

Aboservice: 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Enggelt bez. ZKZ 09/14

MOTOR SPORT aktuell

NR. 24 / 30. MAI 2018

Erster Monaco-Erfolg für Ricciardo

Premierensieg mit Halbgas



MotoGP-Interview

Petrucchi will ins Werksteam

Rallycross-WM in Silverstone

Dritter Saisonsieg für Kristoffersson

Deutschland € 2,20
A € 2,40 - CH sfr 3,50 - I € 2,90
B, NL, LUX € 2,60 - E € 2,90



IRM Sachsen-Rallye
**Rovanperä zeigt sein
Talent auf Asphalt**



102. Auflage des Indy 500
**Power besiegt Fluch
der Suppenschüssel**



Superbike-WM in Donington
**Van der Mark ringt
Rea zweimal nieder**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Analyse: Wie Daniel Ricciardo in Monaco gewann **S. 4**
- Formel 1** Umfassende Statistik zum GP im Fürstentum **S. 6**
- Formel 1** Feature: Freud und Leid beim Red Bull Team **S. 8**
- Formel 1** GP Monaco: Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 10**
- Formelsport** Formel 2 in Monte Carlo und FI-Nachrichten **S. 12**
- Formelsport** Alles zum Mega-Spektakel Indy500 **S. 14**
- Sportwagen** Neues aus dem GT- und Prototypensport **S. 18**
- Rallye** News und Hintergründe aus Rallye-WM und Co. **S. 20**
- Rallycross-WM** Kristoffersson holt Sieg in Silverstone **S. 21**
- Rallye** Rovaniemi siegt beim dritten Lauf zur DRM **S. 22**
- Historie** Vor 50 Jahren: Knochenarbeit im Rallye-Escort **S. 24**
- Tourenwagen** Neues aus DTM, NASCAR und Co. **S. 26**
- Breitensport** Update aus u.a. STT, DMV GTC und 24h Series **S. 28**

Motorrad:

- MotoGP** Interview mit Le-Mans-Podiumsfahrer Petrucci **S. 30**
- Motorrad-WM** Nachrichten und Vorschau auf Mugello **S. 32**
- Motorrad-WM** Nachruf zum Tod von Walter Scheimann **S. 33**
- Superbike-WM** Michael van der Mark feiert zwei GB-Siege **S. 34**
- Historie** Das große Hailwood-Comeback bei der TT 1978 **S. 38**
- Straßensport** Neues aus der IDM und weiteren Serien **S. 40**
- Offroad** ADAC MX Masters Mölln und US-Motocross **S. 41**
- Offroad** Speedway-GP, Interview Tom Koch und mehr **S. 42**

Leserservice:

- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



21 Rallycross-WM in Silverstone: RX-Premiere auf dem Grand-Prix-Kurs



24 Rallye-Historie Akropolis 1968: Ford Escort siegt gleich beim ersten Start



12 Formel 2 In Monte Carlo: Norris betreibt Schadensbegrenzung



30 Danilo Petrucci im Interview:
Bereit für den Aufstieg ins Ducati-Werksteam?

PRAMAC RACING

BOP-DISKUSSSIONEN

Schon vor den Testfahrten für das 24h-Rennen von Le Mans beginnen die Diskussionen um die BoP-Einstufung in der GTE-Pro-Klasse. Ferrari fühlt sich von der FIA und dem ACO benachteiligt. Zu Recht?

Seite 18

MEEKE MUSS GEHEN

Citroën hat Rallye-Werksfahrer Kris Meeke vor die Tür gesetzt. Als Grund nannte die Teamleitung die extrem hohe Anzahl schwerer Unfälle. Man habe sich selbst und den Piloten schützen wollen.

Seite 20

MOTORRAD-HISTORIE

Vor 40 Jahren bekamen die britischen Fans das größte Comeback der Motorradsport-Geschichte geboten. Wir erinnern noch einmal an den spektakulären Auftritt von Mike Hailwood bei der TT 1978.

Seite 38



41 ADAC MX Masters in Mölln:
Zweites Kräftemessen der Cross-Elite

ADAC MOTORSPORT

Ricciardo durch r

Der GP Monaco war ein Rennen mit wenigen echten Überholmanövern. Wie vorher zu erwarten war. Dass Favorit Daniel Ricciardo wirklich ins Schwitzen kommen würde, daran glaubten vor dem Start nur die wenigsten. Eine defekte MGU-K hätte ihn fast den Sieg gekostet.

Von: **Andreas Haupt**

Wo lagen Ricciardos Probleme?

Red Bull hatte in den Straßen von Monaco das schnellste Auto. Der RB14 ist zweifelsfrei der Rennwagen mit dem meisten Anpressdruck im Feld. Daniel Ricciardo entschied alle Trainings und alle Qualifying-Teile für sich. Nach dem gewonnenen Start sah alles nach einem lockeren Sieg für den Australier aus. Zumal er sich ab der 12. Runde von Verfolger Sebastian Vettel löste. Just in dem Augenblick, als der drittplatzierte Lewis Hamilton stoppte. Innerhalb von drei Umläufen wuchs der Vorsprung auf Vettel von 1,9 auf 3,6 Sekunden. Vettels Boxenstopp in der 16. Runde konterte Red Bull einen Umlauf später. Danach herrschte wieder Waffengleichheit auf der Reifenseite.

Vettel verkürzte zwar, doch Ricciardo kontrollierte. Bis zur 26. Runde. Dann herrschte im Red-Bull-Lager plötzlich Panik. „Ich stieg auf das Gaspedal und es fühlte sich so an, als ob nur noch die Hälfte der Leistung da ist“, berichtete Ricciardo. Die MGU-K verweigerte ihren Dienst. Das ist der Teil des Hybridsystems, der kinetische Energie im Schlepptrieb in die Batterien speist. Und beim Beschleunigen 163 Zusatz-PS beisteuert. Für den Moment dachte Red Bull sogar an Aufgabe. „Die Ingenieure meldeten Bedenken, dass der Motor in Mitleidenschaft gezogen werden könnte“, äußerte sich Teamchef Christian Horner. „Ich gab die Anweisung, weiterzufahren. In Monaco gibst du nicht einfach auf, wenn du in Führung liegst.“

Nur mit der Leistung des Verbrennungsmotors wäre Ricciardo auf jeder anderen Strecke im Grand-Prix-Kalender ein leichtes Opfer gewesen. Nicht aber auf dem langsamsten und engsten Kurs des Jahres. Der Australier meisterte die Aufgabe bravourös. Obwohl er zwischenzeitlich in hohe 1:19er-Rundenzeiten abrutschte. Zum Vergleich: Seine schnellste Rennrunde fuhr er im 13. Umlauf in 1:15,562 Minuten. Der 28-jährige erlaubte sich nicht eine Schwäche. Ricciardo kümmerte sich um Motor, Reifen und Bremsen. Und gleichzeitig um den Sicherheitsabstand zu Vettel. „Jede Runde, in denen sich die Probleme nicht verschlimmerten, war wie ein kleiner Sieg.“ Red Bull wies den Australier an, maximal bis in den sechsten Gang zu schalten. Das hatte nichts mit einem Schaden am Getriebe zu tun. „Wir sagten ihm, dass er in den unteren Gängen die meiste Power aus dem Motor bekommt.“

Die Probleme waren groß. Es fehlte nicht nur Leistung. Ohne die MGU-K, die beim Bremsvorgang quasi „mitbremst“, drohten die hinteren Bremscheiben zu überhitzen. Erinnern Sie sich zurück an den GP Kanada 2014. Damals stieg bei beiden Mercedes die MGU-K aus und im Auto von Lewis Hamilton überhitzten die hinteren Bremsen. Was ihn aus dem Rennen warf. Nico Rosberg musste sein Tempo drosseln und Ricciardo gewann.

Bevor die Bremsen Feuer fingen, justierte Ricciardo die Bremsbalance. „Ich ging sechs oder sieben Prozent nach vorn. Normalerweise verstellst du sie im Rennen um ein, zwei Prozent.“ Trotz aller Widrigkeiten quälte er sich zum Sieg. Der Lohn war der erste Sieg in Monaco. Ein Wermutstropfen: Red Bull muss die MGU-K ersetzen. Bedeutet für Kanada zehn Plätze zurück.

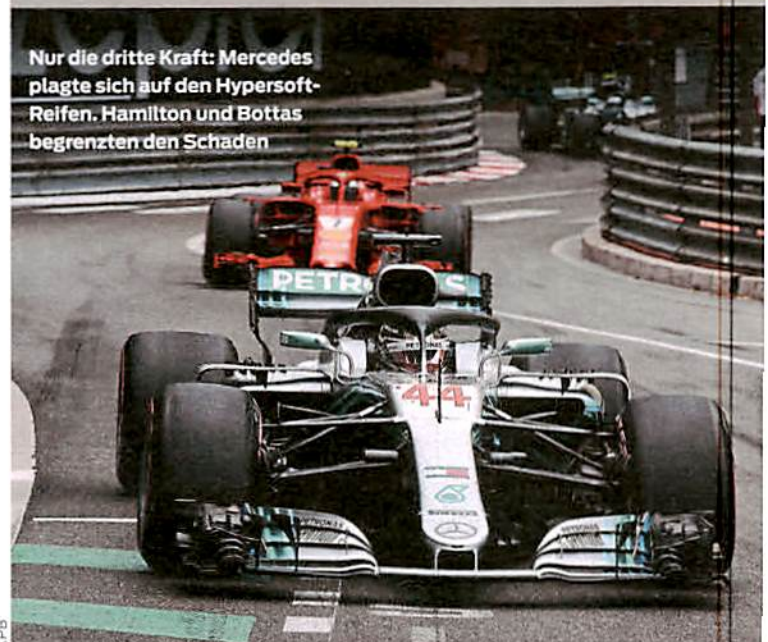
Warum fiel Vettel zum Schluss ab?

Sebastian Vettel verzweifelte hinter Ricciardo. Nie ließ der Australier den Heppenheimer nahe genug herankommen, um einen Überholversuch zu wagen. „Ich

Sieg trotz Leistungsverlust:
Daniel Ricciardo hält Sebastian Vettel auch ohne MGU-K hinter sich



Nur die dritte Kraft: Mercedes plagte sich auf den Hypersoft-Reifen. Hamilton und Bottas begrenzten den Schaden



chts zu stoppen



heckflügel ade: Charles Leclerc krachte
s Auto von Brendon Hartley. Die Renn-
leitung verzichtete auf ein Safety Car.
e rief das VSC aus

WILHELM

WILHELM

hatte ein paar Mal DRS. Leider sind die Geraden zu kurz. In den drei Kurven vor dem Tunnel baute er immer genügend Puffer auf.“

Der Auffahrunfall von Charles Leclerc auf Brendon Hartley ließ Riccardo kurz bangen. „Ein Safety Car hätte mich beim Restart verwundbar gemacht. Aber ich glaube, ich hätte Sebastian mit einer sauberen letzten Kurve hinter mir gehalten.“ Die ausge-rufene VSC-Phase spielte mehr dem Australier in die Karten. Vettels Reifen waren schon ausgelutscht. Dem Ferrari-Star gelang es nicht, im Bummeltempo die Temperatur in den Ultrasofts zu halten. Als die Rennleitung Grün ausrief, rutschte der WM-Zweite auf kalten Reifen um die Kurven. „Ich hatte leider noch Vandoorne vor der Nase. Es dauerte etwas, bis ich an ihm vorbei war. Danach wollte ich keine dummen Sachen anstellen. Es war ein bisschen schade, dass ich den Druck nicht bis zum Schluss aufrechterhalten konnte.“

Wie stand es um Mercedes?

Monaco liegt den Silberpfeilen einfach nicht mehr. Immerhin federte das Weltmeisterteam die Niederlage in diesem Jahr etwas ab. Die Positionen drei für Hamilton und fünf für Bottas nennt man wohl maximale Schadensbegrenzung. Ohne den Unfall von Max Verstappen im dritten Training wäre wohl kein Podest-rang herausgesprungen. Die Ursache, warum man sich auf Stadtkursen so schwertut, kennt man immer noch nicht. Liegt es am langen Radstand? An der mechanischen Balance? Oder am Aerodynamik-Konzept? „Bei all der Wissenschaft wissen wir nicht, warum unser Auto auf Stadtkursen nicht um die Ecken kommt“, meinte Teamchef Toto Wolff. Die Fahrer berichteten immerhin von einem viel besseren Fahrverhalten als noch im letzten Jahr.

Der Mercedes W09 nahm seine Reifen härter ran als die Konkurrenzprodukte. Graining war ein größeres Thema als bei Red Bull und Ferrari. „Wir mussten

mit Lewis so früh stoppen, weil ihm sonst die Reifen um die Ohren geflogen wären“, berichtete Wolff. Es bestand auch die Angst, dass Kimi Räikkönen mit einem Undercut durchwischen könnte. Dabei fuhr der Weltmeister so langsam wie irgendwie möglich. Auch die härteren Ultrasofts körnten. „Nach zwei Runden begann das Graining schon wieder. Es verteilte sich auf über zwei Drittel der Lauffläche. Ich konnte es aus dem Cockpit genau beobachten.“ Warum neigten die Pirellis überhaupt zum Graining? „Weil die Reifen eine Stufe weicher sind als 2017. Der Supersoft entspricht dem Ultrasoft von 2017. Und mit dem Hypersoft sind wir noch weicher“, erklärte Pirellis Sportchef Mario Isola.

Weil Riccardo in Technikproblemen steckte, rückte Hamilton trotzdem an das Spitzenduo heran. Zeitweise trennten ihn nur drei Sekunden vom dritten Monaco-Sieg. Im letzten Rennviertel fiel er wieder ab. „Er hat eingesehen, dass es einfach kein Vorbeikommen gegeben hätte“, sagte Wolff. Taktisch wäre es im Nachhinein betrachtet vielleicht schlauer gewesen, Hamilton mit den Supersoft-Reifen auszurüsten. Doch Mercedes fürchtete, dass Hamilton die Gummis nicht schnell genug erwärmen würde können. In den Trainings jedenfalls war dem so. Doch die kühleren Asphalttemperaturen von rund 33 Grad kamen dem Supersoft-Kleber entgegen. Wie gesehen an Valtteri Bottas. Der Finne schloss in Windeseile die Lücke zu Räikkönen. Dann war Endstation. „Obwohl ich 1,5 Sekunden schneller hätte fahren können.“

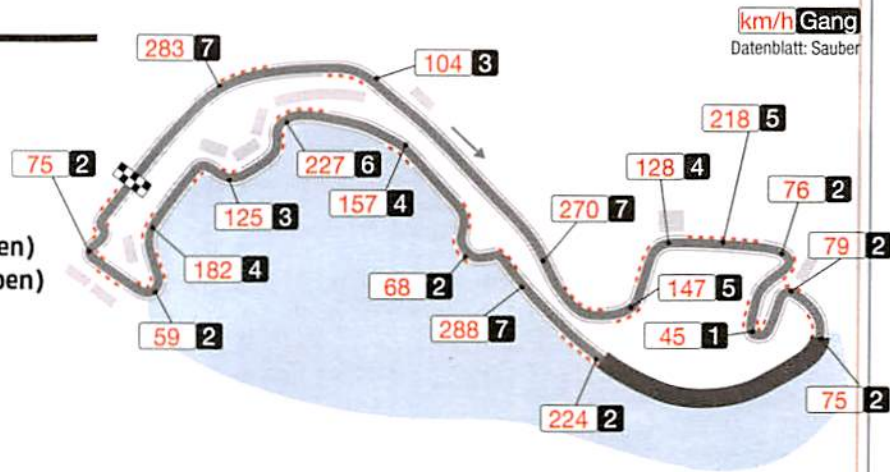
Wie kam Verstappen nach vorne?

Am Start krallte sich der Niederländer direkt die beiden HaasF1. Später noch Marcus Ericsson, Lance Stroll und Brendon Hartley. Danach gewann er Positionen durch die Strategie. Die Ultrasoft-Reifen trugen ihn bis zum 47. Umlauf. In der 57. Runde quetschte sich Verstappen an Sainz vorbei. Mit dem Vorteil der Hypersofts. ■

GP MONACO: 6. VON 21 LÄUFEN/27. MAI 2018

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **3,337 km**
 Runden: **78**
 Distanz: **260,286 km**
 Zuschauer: **75 000**
 Wetter: **25 Grad**
 Topp speed Qualifikation: **289,6 km/h (Räikkönen)**
 Topp speed Rennen: **293,5 km/h (Verstappen)**
 Gangwechsel/Runde: **52**
 Vollgasanteil: **58 % (515 m = 8,0s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **1,83 Liter**
 Führungswechsel: **0**



STARTAUFSTELLUNG

1	Daniel Ricciardo, AUS	3
Red Bull-Renault, 1.10,810 min		
2	Sebastian Vettel, D	5
Ferrari, 1.11,039 min		
3	Lewis Hamilton, GB	44
Mercedes, 1.11,232 min		
4	Kimi Räikkönen, FIN	7
Ferrari, 1.11,266 min		
5	Valtteri Bottas, FIN	77
Mercedes, 1.11,441 min		
6	Esteban Ocon, F	31
Force India-Mercedes, 1.12,061 min		
7	Fernando Alonso, E	14
McLaren-Renault, 1.12,110 min		
8	Carlos Sainz, E	55
Renault, 1.12,130 min		
9	Sergio Pérez, MEX	11
Force India-Mercedes, 1.12,154 min		
10	Pierre Gasly, F	10
Toro Rosso-Honda, 1.12,221 min		
11	Nico Hülkenberg, D	27
Renault, 1.12,411 min		
12	Stoffel Vandoorne, B	2
McLaren-Renault, 1.12,411 min		
13	Sergiy Sirotkin, RUS	35
Williams-Mercedes, 1.12,521 min		
14	Charles Leclerc, F	16
Sauber-Ferrari, 1.12,714 min		
15	Brendon Hartley, NZ	28
Toro Rosso-Honda, 1.13,179 min		
16	Marcus Ericsson, S	9
Sauber-Ferrari, 1.13,265 min		
17	Lance Stroll, CDN	18
Williams-Mercedes, 1.13,323 min		
18	Romain Grosjean, F ¹⁾	8
HaasF1-Ferrari, 1.12,729 min		
19	Kevin Magnussen, DK	20
HaasF1-Ferrari, 1.13,393 min		
20	Max Verstappen, NL ²⁾	33
Red Bull-Renault, keine Zeit		

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstops	schnellste Runde
1. Ricciardo	78/78 ²⁾	1:42.54,807 min = 151,750 km/h	hs/us	1 (24,542 s)	1.15,562 min
2. Vettel	78	+ 7,336 s	hs/us	1 (23,964 s)	1.16,065 min
3. Hamilton	78	+ 17,013 s	hs/us	1 (23,739 s)	1.16,270 min
4. Räikkönen	78	+ 18,127 s	hs/us	1 (24,263 s)	1.16,392 min
5. Bottas	78	+ 18,822 s	hs/ss	1 (24,020 s)	1.15,312 min
6. Ocon	78	+ 23,667 s	hs/ss	1 (24,663 s)	1.17,027 min
7. Gasly	78	+ 24,331 s	hs/ss	1 (24,296 s)	1.17,099 min
8. Hülkenberg	78	+ 24,839 s	us/hs	1 (25,213 s)	1.16,061 min
9. Verstappen	78	+ 25,317 s	us/hs	1 (24,111 s)	1.14,260 min
10. Sainz	78	+ 1.09,013 min	hs/us	1 (24,874 s)	1.17,491 min
11. Ericsson	78	+ 1.09,864 min	us/ss	1 (24,291 s)	1.16,936 min
12. Pérez	78	+ 1.10,461 min	hs/ss	2 (29,379 s)	1.17,545 min
13. Magnussen	78	+1.14,823 min	us/ss	1 (24,237 s)	1.17,476 min
14. Vandoorne	77		us/ss/hs	2 (52,255 s)	1.16,864 min
15. Grosjean	77		us/ss/hs	2 (49,309 s)	1.14,822 min
16. Sirotkin	77		S&G/hs/us/ss	3 (1.22,543 min)	1.15,325 min
17. Stroll	76		us/ss/hs/hs	3 (1.29,843 min)	1.14,944 min
18. Leclerc	70	Unfall (P 12)	hs/us		1.17,710 min
19. Hartley ³⁾	70	Unfall (P 11)	hs/ss		1.17,172 min
20. Alonso	52	Getriebe (P 7)	hs/ss		1.17,018 min

1) Reifenfolge: hs = hypersoft, us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, sh = superhart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box, 2) Runden in Führung, Bestwerte in Rot, 3) 10 Sekunden addiert, 4) 5 Sekunden addiert, 5) 30 Sekunden-Strafe addiert

FAHRER-WM

1. Hamilton ²⁾	110 Punkte
2. Vettel ²⁾	96 Punkte
3. Ricciardo ²⁾	72 Punkte
4. Bottas	68 Punkte
5. Räikkönen	60 Punkte
6. Verstappen	35 Punkte
7. Alonso	32 Punkte
8. Hülkenberg	26 Punkte
9. Sainz	20 Punkte
10. Magnussen	19 Punkte
11. Gasly	18 Punkte
12. Pérez	17 Punkte
13. Ocon	9 Punkte
14. Leclerc	9 Punkte
15. Vandoorne	8 Punkte
16. Stroll	4 Punkte
17. Ericsson	2 Punkte
18. Hartley	1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	4:2
Vettel – Räikkönen	5:1
Ricciardo – Verstappen	3:3
Alonso – Vandoorne	6:0
Sirotkin – Stroll	3:3
Pérez – Ocon	2:4
Gasly – Hartley	5:1
Grosjean – Magnussen	2:4
Hülkenberg – Sainz	3:3
Ericsson – Leclerc	2:4

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes ²⁾	178 Punkte
2. Ferrari ²⁾	156 Punkte
3. Red Bull-Renault ²⁾	107 Punkte
4. Renault	46 Punkte
5. McLaren-Renault	40 Punkte
6. Force India-Mercedes	26 Punkte
7. Toro Rosso Honda	19 Punkte
8. HaasF1-Ferrari	19 Punkte
9. Sauber-Ferrari	11 Punkte
10. Williams-Mercedes	4 Punkte

Startnummer
 1) Drei Plätze zurück wegen Kollision in Barcelona
 2) Fünf Plätze zurück wegen Getriebewechsels

GRAND PRIX MONACO, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Daniel Ricciardo	Red Bull	1:12,126 min	36
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,154 s	25
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,354 s	34
4. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,915 s	40
5. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,940 s	38
6. Carlos Sainz	Renault	+ 1,330 s	40
7. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 1,376 s	39
8. Sergio Pérez	Force India	+ 1,591 s	39
9. Romain Grosjean	HaasFI	+ 1,817 s	24
10. Sergey Sirotkin	Williams	+ 1,836 s	40
11. Esteban Ocon	Force India	+ 1,874 s	39
12. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 1,908 s	46
13. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,008 s	38
14. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 2,114 s	38
15. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 2,165 s	37
16. Charles Leclerc	Sauber	+ 2,395 s	39
17. Fernando Alonso	McLaren	+ 2,511 s	16
18. Lance Stroll	Williams	+ 2,656 s	43
19. Marcus Ericsson	Sauber	+ 3,080 s	39
20. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 6,675 s	7

GRAND PRIX MONACO, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Daniel Ricciardo	Red Bull	1:11,786 min	23
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,001 s	14
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,237 s	23
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,356 s	26
5. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,487 s	26
6. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,570 s	27
7. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 0,966 s	25
8. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 0,975 s	23
9. Carlos Sainz	Renault	+ 1,064 s	24
10. Sergey Sirotkin	Williams	+ 1,068 s	23
11. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 1,088 s	25
12. Esteban Ocon	Force India	+ 1,154 s	23
13. Sergio Pérez	Force India	+ 1,239 s	22
14. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,326 s	26
15. Fernando Alonso	McLaren	+ 1,493 s	25
16. Lance Stroll	Williams	+ 1,809 s	26
17. Charles Leclerc	Sauber	+ 1,858 s	25
18. Romain Grosjean	HaasFI	+ 2,095 s	21
19. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 2,406 s	20
20. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,435 s	28

GRAND PRIX MONACO, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Daniel Ricciardo	Red Bull	1:11,841 min	32
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,194 s	40
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,572 s	41
4. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,695 s	33
5. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,702 s	35
6. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,801 s	37
7. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,206 s	29
8. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 1,236 s	39
9. Fernando Alonso	McLaren	+ 1,274 s	41
10. Carlos Sainz	Renault	+ 1,359 s	33
11. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 1,381 s	46
12. Sergio Pérez	Force India	+ 1,529 s	38
13. Esteban Ocon	Force India	+ 1,541 s	46
14. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,569 s	32
15. Sergey Sirotkin	Williams	+ 1,706 s	43
16. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 1,731 s	40
17. Charles Leclerc	Sauber	+ 1,734 s	44
18. Romain Grosjean	HaasFI	+ 1,922 s	36
19. Lance Stroll	Williams	+ 2,170 s	33
20. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,332 s	45

STATISTIK DES WOCHENENDES

3

Dieses Jahr stieg der Klassiker im Fürstentum, der schon 1950 den Kalender schmückte und seit 1955 fest zum WM-Fahrplan gehört, bereits zum 65. Mal. Zum zweiten Mal nach 2015 gab es nur drei Piloten, die es nicht ins Ziel schafften. Damals kamen die ausgefallenen Romain Grosjean, Fernando Alonso und Max Verstappen aber nicht in die Wertung. Diesmal ist offiziell nur ein Fahrer ausgefallen und nicht klassifiziert (Alonso). Ihn kostete ein Getriebeschaden vermutlich sichere Punkte. Hartley und Leclerc hatten trotz Crashes die 90-Prozent-Distanz geschafft und wurden gewertet. Statistisch zählte Monte Carlo immer zu den Grands Prix, bei denen die meisten Fahrer ausgefallen sind. Zum Beispiel 1996, als nur vier von 22 Fahrern die Zielflagge sahen und sieben Piloten gewertet wurden.

ZITAT DES RENNENS

„ALS ICH DIE SCHIKAN ANBREMSSEN WOLLTE, HABEN DIE BREMSSEN VERSAGT. ICH KONNTE DAS AUTO NICHT MEHR STOPPEN UND BIN HARTLEY INS HECK GEFAHREN.“

Charles Leclerc



Alonso stellte sein defektes Auto in der 52. Runde ab

FAHRERNOTEN

-  **08/10** @ 8,33
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1
-  **07/10** @ 7,83
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1
-  **02/10** @ 4,50
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **10/10** @ 7,67
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing
-  **09/10** @ 9,00
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **08/10** @ 7,83
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari
-  **06/10** @ 7,00
Sergio Pérez
Force India
-  **09/10** @ 7,33
Esteban Ocon
Force India
-  **06/10** @ 4,67
Sergey Sirotkin
Williams F1
-  **03/10** @ 5,00
Lance Stroll
Williams F1
-  **08/10** @ 8,50
Fernando Alonso
McLaren
-  **06/10** @ 6,33
Stoffel Vandoorne
McLaren
-  **09/10** @ 6,00
Pierre Gasly
Toro Rosso
-  **06/10** @ 5,00
Brendon Hartley
Toro Rosso
-  **05/10** @ 5,17
Romain Grosjean
Haas F1 Team
-  **05/10** @ 7,50
Kevin Magnussen
Haas F1 Team
-  **08/10** @ 7,17
Nico Hülkenberg
Renault F1
-  **07/10** @ 7,00
Carlos Sainz
Renault F1
-  **06/10** @ 6,17
Marcus Ericsson
Sauber
-  **07/10** @ 6,67
Charles Leclerc
Sauber

Red Bull erlebte in Monte Carlo zwei Extreme. Daniel Ricciardo gewann trotz Technikproblemen das Saisonhighlight. Max Verstappen stürzte sich mit dem sechsten Unfall im sechsten Rennen ins Unglück.

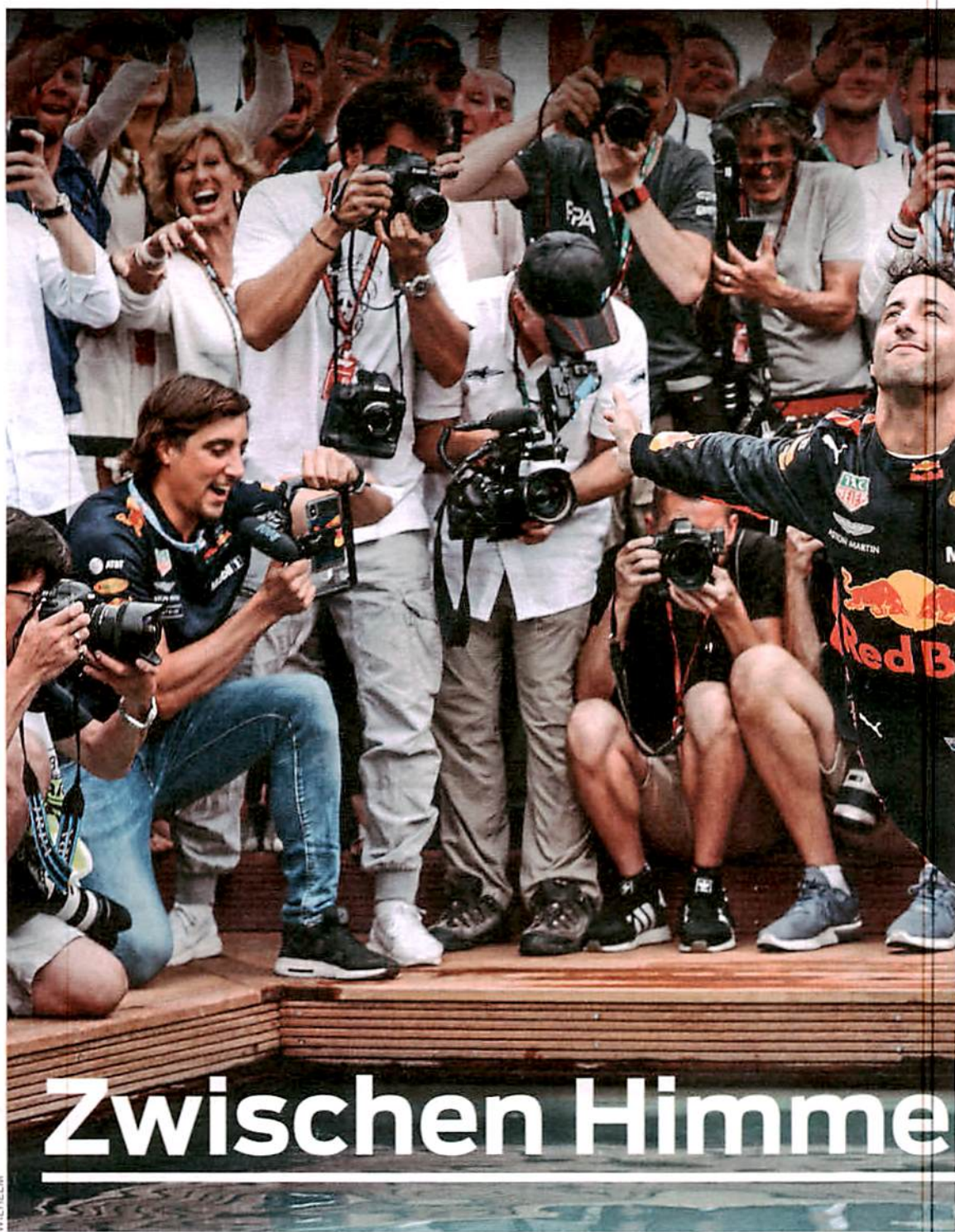
Von: **Michael Schmidt**

Dieses Rennen durfte Red Bull nicht verlieren. In keinem der bislang sechs Grands Prix war ein Auto so überlegen wie der Red Bull in Monte Carlo. Daniel Ricciardo und Max Verstappen führten die drei Trainingsrunden im Doppelpack an. „Die fahren raus und sind immer sauschnell“, staunte Sebastian Vettel. Doch dann steckte ein Red Bull acht Minuten vor Ende des dritten Trainingsausgangs der zweiten Schwimmbad-Schikane in der Leitplanke. Max Verstappens Red Bull. Der Holländer hatte beim Versuch, Ricciardo die Bestzeit zu entreißen, innen die Leitplanke gestreift. Dabei ging rechts vorne die Aufhängung zu Bruch. Erste Entschuldigung des Holländers: „Sainz hat mich irritiert.“ Das fand nicht einmal bei seinem größten Fan Helmut Marko Gnade: „Warum bricht er dann die Runde nicht ab? Es ging um nichts.“ Der Holländer antwortete trotzig: „Ich lag trotz der Behinderung noch zwei Zehntel unter meiner Bestzeit.“

Verstappen bezahlte teuer. Sein Auto war ein halber Totalschaden. Trotzdem waren die Mechaniker auf gutem Weg, den Schaden zu reparieren. Bis sie 15 Minuten vor Beginn der Qualifikation ein Ölleck im Getriebe entdeckten. Verstappen verfolgte mit mürrischem Gesicht, wie der Teamkollege zum zweiten Mal in seiner Karriere auf die Pole-Position fuhr. So stand am Ende ein Red Bull ganz vorne in der Startaufstellung und der andere ganz hinten. Die maximale Ohrfeige für das Sorgenkind im Team.

Sechs Rennen, sechs Fehler

Die Experten sparten nicht mit Kritik. „Wäre er mein Fahrer, würde ich ihn fragen: Wie lange willst du das noch machen? Das war ein völlig unnötiger Unfall. Dem Marko fällt der Spagat, seine schützende Hand über Max zu halten, immer schwerer“, stichel-



Zwischen Himme

te Niki Lauda. TV-Experte Martin Brundle meinte: „Max sollte sich jetzt einige Fragen stellen. Er hat 66 Grands Prix auf dem Buckel und ist kein Neuling mehr. Jeder andere Fahrer würde nach so einer Serie von Unfällen rausgeworfen. Er könnte um die WM kämpfen, kann sie aber jetzt schon abschreiben.“

Verstappen hatte im sechsten Rennen den sechsten Blackout. In Melbourne ruinierte ein Ritt über den Randstein den Unterboden. Die Folge: ein Dreher und der Verlust von drei Plätzen. In Bahrain legte er sich ohne Not



Der Höhenflug von Daniel Ricciardo erhöht den Druck auf Teamkollege Max Verstappen, der in jeder Runde beweisen will, besser als alle anderen zu sein.

mit Lewis Hamilton an. Konsequenz: zuerst ein krummes Rad, dann ein Schaden am Differenzial. In China verschenkte er den Sieg durch einen Ausrutscher im Kampf mit Hamilton und eine Kollision mit Vettel. In Baku kollidierte er mit Ricciardo beim Versuch, einen Angriff abzuwehren. „Wäre es ein Fahrer von einem fremden Team gewesen, wäre Max bestraft worden. Er hat wieder zwei Mal die Spur auf der Bremse gewechselt“, urteilte FIA-Rennenleiter Charlie Whiting. In Barcelona fuhr sich Verstappen am Williams von Lance Stroll den



Nach seinem hart erkämpften Monaco-Sieg schmiss sich Daniel Ricciardo mit einem eleganten Bauchplatscher in den Red-Bull-Pool

und Hölle

Frontflügel krumm. Der Red Bull verlor 15 Punkte Abtrieb. Und dann der Unfall von Monte Carlo. Zwei WM-Punkte aus der letzten Startreihe waren Schadensbegrenzung. „Wäre er nur am Samstag so gefahren“, stöhnte Teamchef Christian Horner.

Verstappen nimmt nur für Shanghai und Monte Carlo die Schuld auf sich. „Melbourne und Barcelona, das waren keine Unfälle. Bahrain und Aserbaidschan können passieren, wenn man gegeneinander Rennen fährt.“ Brundle zweifelt, ob das der richtige Ansatz ist. „Es hat

etwas Arrogantes an sich, wie Max mit diesen Zwischenfällen umgeht. Als ob er wüsste, dass er Red Bulls teuerstes Pferd im Stall ist und sich deshalb jeden Fehler leisten kann.“ Horner versucht den Ball flach zu halten: „Er sollte jetzt mal in sich gehen und darüber nachdenken, was in Monaco möglich gewesen wäre, wenn er nicht diesen Unfall gehabt hätte. Er hat Talent im Überfluss, vergeudet es aber im Moment, weil er zu viel auf einmal will. Er arbeitet härter denn je und kriegt nichts dafür zurück. Das frustriert. Vielleicht



Nach dem Reifenpech 2016 konnte Ricciardo nun endlich in Monaco jubeln



Verstappens Traum vom ersten Monaco-Sieg zerplatzte im dritten Training



Im Rennen lieferte sich Verstappen ein heißes Duell mit Sainz ohne Kollision

schaut er mal auf die andere Seite der Garage. Das wäre die beste Lektion.“

Wie Schumacher 1994

Ricciardo fährt laut Horner auf dem Zenit seines Könnens. Was vermutlich der Grund ist, warum es Verstappen mit dem Kopf durch die Wand probiert. Ricciardo war gar nicht mehr auf seiner Rechnung. Verstappen sah sich selbst mit Hamilton und Vettel im Dreikampf um den Titel. Ricciardos Höhenflug erhöht den Druck auf einen Wunderknaben, der in jeder Runde den Be-

weis führen will, besser als alle anderen zu sein.

Ricciardo fuhr in Monte Carlo ein Rennen, das Horner mit Michael Schumachers Glanzleistung 1994 in Barcelona verglich. Der Benetton-Pilot hatte zwei Drittel des Rennens nur den fünften Gang zur Verfügung. Ricciardo musste 52 Runden lang auf die 163 PS aus der MGU-K verzichten, die Reifen, den Motor und die Bremsen am Leben erhalten, und er hatte Vettels Ferrari stets formatfüllend im Rückspiegel. Horner strahlte: „Das war perfektes Problem-Management unter höchstem Druck.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

ROSBERG GEGEN ROSBERG

Am Donnerstag vor dem GP Monaco bekamen die Fans einen Leckerbissen präsentiert: Keke Rosberg und Sohn Nico fuhren zusammen auf einer GP-Strecke. Rosberg senior saß in seinem Williams FW08 von 1982. Auch Nico pilotierte sein Weltmeisterauto, den Mercedes W07 von 2016. Zwei Wochen zuvor war Thierry Boutsen beim historischen GP Monaco Rosbergs Siegerauto von 1983 gefahren. „Das Cockpit, die Knöpfe, alles war sofort wieder präsent. Aber dass der Cosworth so viel Power hat, hatte ich vergessen“, lachte Boutsen.

KEIN FAN DES CASINOS

Max Verstappen ist kein Zocker. Nur einmal hat es den 20-Jährigen nach eigener Aussage ins Casino von Monaco gezogen. „Ich gewann 200 Euro. Danach bin ich schleunigst raus. Für mich ist Glücksspiel sinnlos. Man verprasst nur sein Geld.“ Verstappen vertreibt sich seine Zeit in Monaco lieber zu Hause im Simulator oder mit Jetski fahren. Auto fährt er nicht: „Zu viel Verkehr. Deshalb

laufe ich lieber oder nehme den Scooter.“

SONNENBRILLEN BEI PK

Bei der Donnerstags-PK erschienen Lewis Hamilton, Sebastian Vettel, Romain Grosjean und Charles Leclerc geschlossen mit Sonnenbrillen. Während Vettel, Grosjean und Leclerc die Brillen schnell abnahmen, zog sich Hamilton die Mütze tiefer ins Gesicht: „Es ist so grell hier“. Grosjean schüttelte den Kopf: „Er ist schon eine Mimose, unser Lewis.“



Sonnenbrille ist Pflicht in Monaco

VANDOORNE ZU HAUSE

Neun der 20 Fahrer wohnen in Monte Carlo. Auch Stoffel Van-

doorne zählt zu den Piloten, für die Monte Carlo ein Heimrennen ist. „Ein komisches Gefühl“, gibt der Belgier zu. „Wenn du zu Hause bist, brauchst du morgens länger, bis du fertig bist. Im Hotel willst du so schnell wie möglich raus. Ich hoffe, dass ich das Rennen nicht verschlafe.“

MONACO NICHT VERMISST

Fernando Alonso hatte den GP Monaco 2017 ausgelassen, weil er beim Indy 500 antrat. Ein Jahr später erzählt der Spanier: „Ich habe Monte Carlo nicht vermisst. In Indy hatte ich Siegchancen. Hier in Monaco bin ich nur Mitläufer. Du kannst die Defizite des Autos nicht kompensieren.“

NOCH KEINE UNTERSCHRIFT

Lewis Hamilton und Mercedes pokern weiter um die Vertragsverlängerung. Der Weltmeister will nichts überstürzen. „Es gibt keinen Streitpunkt. Ich spreche auch nur mit Mercedes und habe kein anderes Team im Sinn. Aber ich habe keine Eile. Wir lassen uns nicht stressen.“ Auch bei Mercedes gibt man sich gelassen. Alles

andere als eine Verlängerung wäre eine Sensation.

NEUES BOXENGEBÄUDE

Monte Carlo hat investiert. Kunststück, wenn man fast kein Antrittsgeld zahlen muss. Die Teams durften erstmals in zweistöckigen Boxengebäuden mit eleganten Glasfronten arbeiten. Der erste Stock wurde zum Materiallager umfunktioniert. In der zweiten Etage residierten die Ingenieure und Sponsorengäste. „Leider haben sie eine Klimaanlage vergessen. Da oben hat es bestimmt 30 Grad“, stöhnte Force-India-Teammanager Andy Stevenson.



Das neue moderne Boxengebäude

KOMMENTAR

Es ist ein gefährlicher Balanceakt, auf den sich die FIA da einlässt. Ferrari steht im Verdacht, bei den ersten fünf Rennen mit einer Batterie gefahren zu sein, die in gewissen Phasen mehr Leistung abgegeben hat als die erlaubten 120 Kilowatt (163 PS). Mercedes ist überzeugt, dass es zumindest in den ersten vier Rennen so war. In Barcelona hat man plötzlich keine verdächtigen Leistungsspitzen mehr gemessen. Da war Ferrari aber schon gewarnt. Selbst wenn die Roten beteuern, nichts Verbotenes getan zu haben, wäre das kein Freispruch. Es reicht schon die Möglichkeit, dass man gemogelt haben könnte, um disqualifiziert zu werden. Inzwischen ist der Fall Ferrari zu den Akten gelegt. Die Protestfrist für die zurückliegenden Rennen ist verstrichen. Für Monte Carlo und die Zukunft hat Ferrari nachgebessert. Nun



Hat Ferrari geschummelt? Die Batterie geriet ins Visier der FIA-Experten

soll das Energiemanagement über jeden Zweifel erhaben sein. War es das vorher etwa nicht? Die FIA schweigt sich offiziell aus. Hinter vorgehaltener Hand hört man jedoch, dass Ferrari nicht alle Zweifel ausräumen konnte. Immer dann, wenn die beiden Batteriehälften nicht gleich geladen waren, soll es

möglich gewesen sein, den FIA-Sensor, der die Leistung misst, auszutricksen. Ferraris Korrektur könnte man auch als Schuld eingeständnis werten. Trotzdem kommt der WM-Zweite mit einem blauen Auge davon. Rückwirkend kann man Ferrari nur über das FIA-Berufungsgericht bestrafen. Diesen Schritt werden

FIA und FI-Management scheuen. Man will keinen Skandal. Und man will den Titelkampf nicht beschädigen. Gar nichts zu tun, ist aber auch riskant. Weil ein Beigeschmack bleibt. Und das Thema uns bis zum Finale verfolgt. Die Verlierer werden sich auf die ersten vier Rennen berufen. Es wäre deshalb der Ordnung halber besser, das Berufungsgericht anzurufen. Ferrari hätte auch da nicht viel zu befürchten. Die Sache ist so komplex, dass selbst FIA-Experten Mühe haben. Zivilrichter werden sich hüten, im Zweifel gegen den Angeklagten zu urteilen. ■



Michael Schmidt Redakteur

Soll die FIA den Fall Ferrari ruhen lassen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Pole Position

Ein Jahr lang **MOTORSPORT** aktuell
frei Haus plus Carrera-Rennbahn sichern!

**TOP
EXTRA**



Carrera GO!!! „Speed Stars“

Originalgetreue Fahrzeuge der Top-Formel 1-Teams
MERCEDES AMG PETRONAS und RED BULL,
Streckenlänge: ca. 5,3 m, Aufbaumaße: ca. 176 x 68 cm,
mit Loopings, Highspeed-Geraden und einer Steilkurve,
Zuzahlung 16,40 €

**Carrera
GO!!!**



Ihre Abo-Vorteile:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News
- 15% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Exklusives Extra dazu
- 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug
- Nach einem Jahr jederzeit kündbar

Direkt bestellen unter:

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1741365, verschenken 1741366.
50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 93,50 € (D) zzgl. 16,40 € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.

Die beiden Kracher-Rennen von Monte Carlo

Artem Markelov und Antonio Fuoco holten sich die Siege in Monte Carlo. Es waren zwei chaotische Rennen, in denen der Schweizer Louis Delétraz zwei Top-Ergebnisse einfuhr, inklusive des ersten Podestplatzes.

Von: **Andreas Haupt**

Das Qualifying brachte die ersten Überraschungen in Monte Carlo. Die hoch gehandelten Nachwuchskräfte Lando Norris und George Russell landeten in ihren Qualifikationsgruppen jeweils nur auf dem neunten Rang. Das brockte beiden Startpositionen im Hinterfeld ein. Dagegen sicherte sich Alexander Albon zum dritten Mal in Serie den besten Startplatz für das Hauptrennen. Diesmal mit einem Vorsprung von nur zehn Tausendstel auf Nyck De Vries. Die Pole-Zeit von 1:21.727 Minuten war fast 2,5 Sekunden langsamer als die Marke von Charles Leclerc aus dem Vorjahr.

Die entscheidenden Momente des Hauptrennens ereigneten sich im ersten Renndrittel. Norris hing hinter Ralph Boschung fest und zeigte sich zu ungeduldig. Zunächst tätschelte der Carlin-Pilot in der Loews-Haarnadel das Heck des Schweizer. Am Ende der Runde attackierte McLarens Wunderknabe in der Zielkurve, verschätzte sich jedoch und bugsiierte Boschung in die Leitplanken. Norris traf mit seinem linken Vorderrad das rechte Hinterrad des Autos von MP Motorsport. Die Rennkommissare belangten ihn mit einer Durchfahrtsstrafe.

Um das kaputte Auto bergen zu können, neutralisierte die Rennleitung den siebten Meisterschaftslauf mit einem Safety Car. De Vries witterte seine Chance. Der Niederländer wollte sich neue Reifen abholen. Im letzten Augenblick traf der Führende Albon dieselbe Entscheidung. Dumm nur, dass De Vries da schon neben ihm seinen Rennwagen lenkte. Das Resultat: Albon stand plötzlich falsch herum in der Boxenstraße. Die Hoffnung auf den Sieg war verloren. Wie auch für De Vries. Die Ste-

Antonio Fuoco bekam eine Zeitstrafe von 0,8 Sekunden aufgebremst. Er behielt den Sieg. Lando Norris rutschte durch die Strafe von 1,1 Sekunden hingegen auf P3.

wards machten den Schuldigen in Albon aus. Sie verhängten eine Startplatzstrafe von fünf Rängen für den Sprint am Samstagabend.

Nach den Zwischenfällen führte Artem Markelov. Der Russe wartete bis Runde 34 mit dem einzigen Reifentausch. Bis dahin hatte er genügend Vorsprung auf Sean Gelael aufgebaut, um die Spitze zu halten. Robert Merhi sicherte sich den letzten Podestrang vor Louis Delétraz, der einen Tag später noch mehr Grund zum Jubeln hatte.

Der Sprint war das Rennen der Strafen und Safety Cars. Unfälle

von Tadasuke Makino und Luca Ghiotto (Start), Gelael und Russell in der Schwimmbad-Sektion, Albon und Roy Nissany am Tunnel-Ausgang sowie Nirei Fukuzumi in Rascasse provozierten zwei VSC- und drei Safety-Car-Phasen. Sieger Fuoco und Norris wurden nach dem Rennen mit Zeitstrafen belegt, weil sie unter VSC zu schnell waren. Das brachte Delétraz vorbei an Norris auf Platz 2. Sein erstes Podium, trotz Elektronik- und Schaltproblemen: „Das schwierigste Rennen meiner Karriere. Ich hatte Markelov im Nacken und konnte nicht fahren, wie ich wollte. Ich blieb unter Druck fehlerlos. Ein unglaubliches Gefühl.“ ■

F2 MONACO, RENNEN 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Artem Markelov	1:02.03,286 min
2. Sean Gelael	+10,713 s
3. Roberto Merhi	+15,489 s
4. Louis Delétraz	+19,236 s
5. Arjun Maini	+20,135 s
6. Lando Norris	+20,637 s
7. Jack Aitken	+21,986 s
8. Antonio Fuoco	+23,855 s
9. Nicholas Latifi	+24,861 s
10. Nirei Fukuzumi	+30,944 s

F2 MONACO, RENNEN 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Antonio Fuoco	48.45,173 min
2. Louis Delétraz	+1,269 s
3. Lando Norris	+1,472 s
4. Artem Markelov	+3,291 s
5. Arjun Maini	+6,649 s
6. Maximilian Günther	+7,155 s
7. Roberto Merhi	+10,299 s
8. Nicholas Latifi	+11,642 s
9. Nyck De Vries	+1 Runde
10. Luca Ghiotto	+1 Runde

F2 FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Lando Norris	98
2. Artem Markelov	71
3. Alexander Albon	71
4. George Russell	62
5. Jack Aitken	49
6. Nyck De Vries	46
7. Sérgio Sette Câmara	46
8. Antonio Fuoco	39
9. Sean Gelael	29
10. Nicholas Latifi	26



Einer der heftigeren Unfälle: Sean Gelael krachte in der Schwimmbad-Sektion frontal in die Leitplanke

Formel 1

Tanz auf allen Hochzeiten

McLaren will seine Rennaktivitäten internationaler aufstellen, um seine Straßensportwagen besser zu vermarkten. Schon 2019 könnte McLaren in der IndyCar-Serie debütieren. Und 2021 in der WEC.

Von: **Michael Schmidt**

Mclaren will an die gute, alte Zeit anknüpfen. Zu Beginn der 70er-Jahre war der englische Rennstall in der Formel 1, der IndyCar-Serie, der Can-Am und der Formel 2 unterwegs. McLaren-Chef Zak Brown hat Pläne, seinen Rennstall auf mehrere Standbeine zu stellen. Als Marketing-Tool für die Sportwagen von McLaren.

Schon im nächsten Jahr könnte McLaren in der IndyCar-Serie antreten. Zunächst nur als Partner mit einem bestehenden Team. Mittelfristig ist ein eigenständiger Einsatz geplant, als Ausbildungsplatz für Fahrer und



McLaren-Rennwagen fahren künftig nicht mehr nur in der Formel 1

Renningenieure. Ab 2021 könnte McLaren auch in der Langstrecken-WM (WEC) ein Team an den Start bringen. Die Expansionspläne sind als Antwort auf eine Budgetdeckelung in der Formel 1 gedacht. McLaren kann seine derzeit 680 Mitarbeiter nur halten, wenn man sie auf neue Projekte

verteilt. Seit Mitte Mai hat McLaren einen neuen Aktionär, Michael Latifi, Besitzer einer kanadischen Lebensmittelkette, hat für rund 230 Millionen Euro Anteile gekauft. Die neue Aktienverteilung: Bahrain Mumtalakat (56 Prozent), Mansour Ojeh (14), Latifi (10). Der Rest ist Streubesitz. ■

NACHRICHTEN

BAKU BIS 2020 DABEI

Baku dementiert Gerüchte, dass der GP Aserbaidschan aus dem F1-Kalender fliegt. „Wir haben einen Vertrag bis 2020 und wollen ihn auch erfüllen. Er kann nur im beiderseitigen Einvernehmen gekündigt werden“, erklärte Geschäftsführer Arif Rahimov.

40 MINUTEN VORLAUF

Ab dem GP Kanada soll die Startvorbereitung 40 statt 30 Minuten dauern, um den Piloten mehr Zeit für Interviews, PR-Aktionen und die Nationalhymne zu geben. Bis jetzt stellt sich nur Ferrari dagegen. Die Fahrer haben Angst, ihre Pflichten in der Startaufstellung könnten ausufern.

18-ZOLL-RÄDER KOMMEN

Die Formel 1 wird spätestens 2021 von 13- auf 18-Zoll-Räder umsatteln. Vielleicht schon 2020, je nachdem, welche Reifenfirma im Juli die Ausschreibung für 2020 bis 2022 gewinnt.

Formel 1

Ferrari musste Batterietechnik ändern

Ferrari musste seine Batterietechnik modifizieren, um Missbrauch auszuschließen. Trotzdem bleiben Zweifel, ob das System vorher legal war.

Von: **Michael Schmidt**

Ferrari musste nachbessern. Beim GP Monaco legte der Rennstall eine modifizierte Software für sein Energiemanagement vor. Die soll Missbrauch mit der Batterie ausschließen. Über die alte Version bestehen weiter Zweifel. Nach dem letzten Stand der Ermittlungen war es theoretisch möglich, mehr als die erlaubten 163 PS aus der Batterie abzuzapfen.

Ferrari teilt seinen Energiespeicher als einziges Team in zwei Hälften. Deshalb auch zwei Ausgänge. Das ist zunächst nicht strafbar, solange nie mehr als

vier Megajoule Energie pro Runde und 120 Kilowatt Leistung (163 PS) in das System eingespeist werden. Das wird mit einem von der FIA homologierten Sensor am Ausgang der Batterie gemessen. Nach einem Tipp von Mercedes ließ sich die FIA in Baku und Barcelona Leistungsdiagramme zeigen. Der Verdacht ging um, dass unter bestimmten Bedingungen der Sensor so umgangen werden

kann, dass er überschüssige Leistung nicht misst. Und zwar immer dann, wenn die beiden Batteriehälften nicht den gleichen Ladezustand haben. Die Konkurrenz behauptet, dass sie bei Ferrari in Baku in den Qualifikationsrunden über GPS-Messungen einen plötzlichen Leistungsanstieg von 20 PS ermittelt haben will, was in der Rundenzeit drei Zehntel gebracht haben soll. In

Barcelona hätte Ferrari dagegen keinerlei Extra-Leistung auf den Geraden mobilisiert. Da aber war Ferrari bereits gewarnt.

Tatsächlich ist es irrelevant, ob der Teilnehmer etwas Illegales getan hat. Eine Technik ist bereits dann illegal, wenn die Möglichkeit besteht, etwas Verbotenes damit anzustellen. Die Beweislast liegt allein beim Team. Der Nachweis ist jedoch kompliziert. So brüten Experten der FIA immer noch über Diagrammen aus Baku und Barcelona. Gegen das, was in der Vergangenheit passiert ist, kann nicht mehr protestiert werden, selbst wenn die FIA ihre Zweifel über das alte System nicht ausräumen kann. Die Frist ist längst abgelaufen. Es gibt nur noch eine Möglichkeit, den Fall nochmals aufzurollen. FIA-Präsident Jean Todt müsste vor dem Berufungsgericht klagen. Das wird er mangels klarer Beweise unterlassen. ■



Keine Strafe: Die FIA konnte Ferrari keinen Regelverstoß nachweisen



Power-Play

Das 500-Meilen-Rennen von Indianapolis ist die größte Eintages-Sportveranstaltung der Welt. Mehr als 300 000 Fans pilgerten zum gigantischen Speedway. Sie erlebten ein Rennen, das fad begann, dann aber enorm Fahrt aufnahm. Nach sieben Gelbphasen wegen Unfällen siegte der Australier Will Power (Foto) mit seinem Penske-Chevrolet. Ex-DTM-Fahrer Robert Wickens gewann den Preis für den besten Rookie.

Von: **Claus Mühlberger**

Schrill kostümierte Spielmannszüge und ein Stealth-Bomber im Tiefflug. Ein frommes Gebet und die Nationalhymne, a capella dargebo-

ten von der properen Pop-Celebrity Kelly Clarkson. Bei all diesem Remmidemmi in den Stunden vor dem Start könnte man beinahe vergessen, dass das „größte Spektakel des Rennsports“ (Indy-Eigenwerbung) in erster Linie ein Autorennen ist. Mit Fahrern, die mehr als drei Stunden lang am mentalen Limit agieren.

„Alle vier Kurven gehen voll“, behauptete Rookie Robert Wickens. Manche Fahrer, so sagt man, treten sogar beidfüßig das Gaspedal durch, mit dem linken Fuß auf dem rechten. So wollen sie verhindern, dass der Gasfuß vor den Kurven feige zuckt.

Im Rennen war dann keine Rede mehr von „Flatout“. Die Inboards zeigten: Speziell vor Turn 1 mussten alle Piloten lupfen, und manchmal sogar bis in den vierten Gang zurückschalten.

Indy ist nicht Disneyland. Ein Marschtempo von 355 km/h – das ist kein Pappenspiel, sondern seriöses Rennsport-Business. Indy ist immer noch gefährlich, auch wenn

die Fahrer nach Crashes ihren Schrotthaufen meist unverletzt davonkommen, dank der stabilen Dallara-Monocoques und vor allem auch dank der „Safer Wall“, einer energieverzehrenden Wand vor der eigentlichen Betonbarriere.

Der aus der DTM bestens bekannte Indy-Neuling Wickens bekam dies im letzten von acht Freien Trainings zu spüren. Der Kanadier touchierte leicht die Mauer. Dabei brach die Radaufhängung. Und dann ging's mit Karacho in die Wand. „Mir fehlt nichts“, meldete Wickens nach dem Einschlag mit Tempo 280.

Glücksspiel im Oval

Das Indy 500 ist manchmal auch eine Lotterie. James Hinchcliffe, der Teammate von Wickens bei Schmidt-Peterson, musste dies leidvoll erfahren. Der Kanadier, der 2016 in Indy die Pole-Position markiert hatte, verpasste diesmal aus mysteriösen Gründen die Qualifikation fürs Rennen. Das Indy-Starterfeld besteht aus elf

Reihen à drei Autos. 33 Autos, und basta! Da kennen die Organisatoren kein Pardon.

Die 102. Ausgabe des Indy 500 wird auch wegen der enormen Hitze in Erinnerung bleiben. Mit bis zu 33 Grad im Schatten war es das zweitheißeste Rennen der Geschichte. Die Fans auf den Stahlrohrtribünen wurden geröstet wie Hähnchen im Wienerwald-Grill. Die Asphalttemperatur stieg sogar bis auf 55 Grad. „Das hat uns allen geholfen“, meinte Sieger Will Power später. „Im Auto habe ich die Hitze kaum gespürt, auch nicht in den Safety-Car-Phasen. Das hat mich positiv überrascht.“

Trotz der Hitze begann das Spektakel keineswegs hitzig. Eine Dreiviertelstunde lang dümpelte das Rennen ziemlich ereignisarm vor sich hin. Es war fast genauso öde wie der GP von Monaco. Für die Formel-1-Liveübertragung im Pressezentrum hatte sich in Indy übrigens kaum jemand interessiert.



Ed Carpenter führt beim Start vor Will Power (l.) und Simon Pagenaud



Perfekte Arbeit bei den Boxenstopps: Pagenauds Penske-Team



Danica Patrick verabschiedete sich mit einem Crash in den Ruhestand



Helio Castroneves und Danica Patrick: Jux bei der Fahrerbesprechung

„WAS, RICCIARDO HAT IN MONACO GEWONNEN? HAB ICH GAR NICHT MITBEKOMMEN. ECHT COOL FÜR AUSTRALIEN.“

Will Power, Indy-500-Sieger aus Toowoomba/Australien

In Runde 47 bewahrheitete sich zum ersten Mal eine uralte Oval-Weisheit: „Die Frage ist nicht, ob ein Unfall passiert, sondern nur, wann er passiert.“

Ausgerechnet Takuma Sato, der letztjährige Indy-Sieger, war der Pechvogel. In Turn 3 krachte der Japaner dem langsam dahintrödelnden James Davison ins Heck. Der Australier kämpfte mit Technikproblemen. Sato behauptete danach: „Ich hatte keinen Platz zum Ausweichen.“ Es

NACHRICHTEN

CRASH ZUM ABSCHIED

Wie ein seltenes Tier im Zoo wurde Danica Patrick, 36, auch beim Indy 500 von vielen begafft. Die Amerikanerin, die 2008 auf dem Oval von Motegi/Japan als erste und bislang einzige Frau ein IndyCar-Rennen gewann, hängt jetzt nach 31 Jahren im Motorsport den Helm an den Nagel. Patrick, die in den letzten sechs Jahren in der NASCAR-Serie fuhr und genauso lange bei keinem IndyCar-Rennen gestartet war, verabschiedete sich mit einem Knalleffekt. In der 59. Runde krachte sie ohne Fremdverschulden in die Mauer. Sie blieb unverletzt. „So habe ich mir mein Karriereende eigentlich nicht vorgestellt.“ Künftig will sich Patrick ihrer Modelinie und ihrem Weingut widmen. Danica Patrick war übrigens die einzige Frau im Feld. Die Britin Pippa Mann blieb in der Qualifikation hängen.

WODKA ALS TREIBSTOFF

Mit geistigen Getränken kennt sich Danica Patricks Teamchef Ed Carpenter aus. Der Besitzer des gleichnamigen Teams ist von der Wodka-Marke „Fuzzy's“ gesponsert. Carpenter, der bei Ovalrennen selbst fährt, auf Straßenkurse aber verzichtet, holte sich zum dritten Mal nach 2013 und 2014 in Indianapolis die Pole-Position.

„HINCH“ SCHAUTE NUR ZU

Der Kanadier James Hinchcliffe, Indy-500-Polesitter von 2016, verpasste die Qualifikation zum Rennen. Fahren durfte der bei den Fans sehr beliebte Kanadier trotzdem, allerdings nur am Freitag in der Boxengasse, beim Pitstop-Contest. Im Finale unterlag Hinchcliffe knapp gegen Scott Dixon (Ganassi).

NEUE MOTOREN AB 2021

Honda und Chevrolet rüsten auf: Ab 2012 kommt eine neue Motorengeneration. Die 2,4-Liter-V6-Biturbos sollen 100 PS mehr leisten als die bisherigen 2,2-Liter-Triebwerke, also bis zu rund 900 PS im Quali-Trim.

Sieben Gelbphasen und 30 Führungswechsel zählten die Statistiker beim 102. Indy-500-Rennen

bleibt aber die Vermutung, dass Satos Spotter nicht ganz auf Ballhöhe war und ihn nicht rechtzeitig warnte.

Dies war der Auftakt zu einem Crash-Festival: Sechs Fahrer verabschiedeten sich mit Unfällen aus der Schlacht im Oval. Seltsam: Bei keinem Crash lag Fremdverschulden vor. Es hatte den Anschein, als wären die Crash-Piloten von der delikaten Aerodynamik ihrer Autos gepfoppt worden.

Unverletzte Unglücksraben

Die Unfallberichte im Einzelnen: In Runde 58 schnalzte Ed Jones in die Mauer, im 68. Umlauf erwischte es Danica Patrick. Indycar-Routinier Sébastien Bourdais, der sich vor genau einem Jahr bei einem Trainingsunfall einen Beckenbruch zugezogen hatte, donnerte nach wilden Drehern in Runde 139 in die Mauer, nur acht Runden später entgleiste ein anderer Indycar-Routinier, der dreifache Indy-Sieger Helio Castroneves. Es folgte Sage Karam mit einem Mauerbürster in Runde 154. 13 Runden vor dem Ende schloss Tony Kanaan mit einem Betonkuss den Reigen. Alle Unglücksraben blieben unverletzt.

Spätestens ab der Halbzeit des Rennens war klar: Der Weg zum Sieg führt nur über den Penske-Piloten Will Power. Beim letzten

Restart hatte der Australier kaum Mühe, den überraschend starken Einheimischen Ed Carpenter, einen ausgewiesenen Oval-Crack, unter Kontrolle zu halten. Power, der vor zwei Wochen auch schon das Indycar-Rennen auf dem Infield-Kurs gewonnen hatte, siegte mit klarem Vorsprung und bescherte dem rühmreichen Penske-Team den 17. Indy-Sieg.

Für Power, der Ovalrennen früher richtiggehend hasste, war es der langersehnte erste Indy-500-Sieg im elften Anlauf. „Ich habe so viele Rennen gewonnen, aber dieser Sieg fehlte mir.“

Robert Wickens lief als Neunter ein. Damit war der Kanadier bester Rookie. Ganz zufrieden war er nicht: „Es war eine Achterbahnfahrt der Gefühle. Aber im letzten Stint bin ich von P19 noch auf P9 nach vorn gefahren. Zehn Jungs zu überholen – das war echt cool!“ ■

STAND MEISTERSCHAFT

1.	Power	243 Punkte
2.	Rossi	241
3.	Newgarden	233
4.	Dixon	218
5.	Hunter-Reay	186
6.	Rahal	183
7.	Wickens	178
8.	Bourdais	168
9.	Pagenaud	155
10.	Hinchcliffe	144

200 RUNDEN À 4.023 KM = 804.6 KILOMETER

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden	
1.	Will Power	Penske Chevrolet	2:59.42.6365 h	200
2.	Ed Carpenter	Ed Carpenter Racing Chevrolet	+ 3,1589 s	200
3.	Scott Dixon	Ganassi Honda	+ 4,5928 s	200
4.	Alexander Rossi	Andretti Honda	+ 5,2237 s	200
5.	Ryan Hunter-Reay	Andretti Honda	+ 6,7187 s	200
6.	Simon Pagenaud	Penske Chevrolet	+ 7,2357 s	200
7.	Carlos Munoz	Andretti Honda	+ 7,8377 s	200
8.	Josef Newgarden	Penske Chevrolet	+ 8,6917 s	200
9.	Robert Wickens	Schmidt Peterson Honda	+ 9,3112 s	200
10.	Graham Rahal	RLL Honda	+ 11,3368 s	200
11.	J.R. Hildebrand	Dreyer & Reinbold Chevrolet	+ 12,7354 s	200
12.	Marco Andretti	Andretti Honda	+ 14,0745 s	200
13.	Matheus Leist	Foyt Chevrolet	+ 14,7798 s	200
14.	Gabby Chaves	Harding Chevrolet	+ 15,1173 s	200
15.	Stefan Wilson	Andretti Honda	+ 33,6747 s	200
16.	Jack Harvey	Meyer Shank Honda	+ 34,7970 s	200
17.	Oriol Servià	RLL Honda	+ 38,2325 s	200
18.	Charlie Kimball	Carlin Chevrolet	+ 41,5146 s	200
19.	Z. Claman DeMelo	Dale Coyne Racing Honda		199
20.	Spencer Pigot	Ed Carpenter Racing Chevrolet		199
21.	Conor Daly	Dale Coyne Racing Honda		199
22.	Max Chilton	Carlin Chevrolet		198
23.	Zach Veach	Andretti Honda		198
24.	Jay Howard	SPM / AFS Racing Honda		193
25.	Tony Kanaan	Foyt Chevrolet	Unfall	187
26.	Sage Karam	Dreyer & Reinbold Chevrolet	Unfall	154
27.	Helio Castroneves	Penske Chevrolet	Unfall	145
28.	Sébastien Bourdais	Dale Coyne Racing Honda	Unfall	137
29.	Kyle Kaiser	Juncos Racing Chevrolet	Defekt	110
30.	Danica Patrick	Ed Carpenter Racing Chevrolet	Unfall	67
31.	Ed Jones	Ganassi Honda	Unfall	57
32.	Takuma Sato	RLL Honda	Unfall	46
33.	James Davison	Foyt Chevrolet	Unfall	45

Tanken oder Shoppen?

Ein Jahr lang MOTORSPORT aktuell frei Haus plus Einkaufsgutschein gratis dazu!



GRATIS
für Sie zur Wahl

Coupon einfach ausfüllen und einsenden an: MOTORSPORT aktuell AboService, 70138 Stuttgart

Ihre Abo-Vorteile:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News
- 15% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Exklusives Extra dazu
- 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug
- Nach einem Jahr jederzeit kündbar

Direktbestellung:

Fon +49 (0)711 3206-8888
Fax +49 (0)711 182-2550
motorsportaktuell@dpv.de

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15% Preisvorteil

selbst lesen. | Best.-Nr. 1625268 | verschenken. | Best.-Nr. 1625269
Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 93,50 € inkl. MwSt. und Versand. Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich jederzeit kündigen, Geschenkabos enden automatisch. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,- € (A), 149,- Sfr. (CH).

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname		Geburtsdatum	
Straße, Nr.			
PLZ	Wohnort		
Telefon	E-Mail		

Als Extra wähle ich: (bitte nur 1 Kreuz machen)

- Amazon.de Gutschein 30 € JET Tank- und Warengutschein 30 €
 BestChoice Einkaufsgutschein 30 €

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab 2 GRATIS-Ausgaben:

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg. Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Ich verschenke MOTORSPORT aktuell an: (nur bei Geschenkabos auszufüllen)

Name, Vorname	Gewünschter Belieferungsart ab:
Straße, Nr.	
PLZ	Wohnort

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORSPORT aktuell AboService, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: + 49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum	Unterschrift
	X

www.motorsport-aktuell.com/abo

Sportwagen-Weltmeisterschaft (WEC): Ferrari kritisiert die BoP für Le Mans scharf

Ferrari schießt gegen WM-BoP

Der Ferrari-GT-Sportchef Antonello Coletta kritisiert kurz vor dem Testtag in Le Mans am kommenden Wochenende die BoP für die GTE-Pro-Klasse: „Mit der aktuellen BoP-Einstufung sind wir in Le Mans absolut chancenlos!“

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Der Ton wird rauer in der Sportwagen-WM: Wenige Tage vor dem Test zum 24h-Rennen in Le Mans übt Ferrari-Sportchef Antonello Coletta scharfe Kritik an den BoP-Einstufungen für Le Mans: Aus seiner Sicht wird Ferrari in Le Mans hinterherfahren, weshalb der Italiener für eine Überarbeitung plädiert: „Das Ergebnis beim WM-Lauf in Spa war absolut ernüchternd. Wir haben FIA und ACO vor dem Rennen genau diesen Ausgang prognostiziert, aber



Ferrari-Sportchef Antonello Coletta (r.) kritisiert die BoP für Le Mans

leider wollten sie nicht auf uns hören! Porsche und Ford fahren in einer eigenen Liga: Beide Hersteller haben sich in Spa im Qualifying um drei Sekunden im Vergleich zum Vorjahr gesteigert. Es ist jetzt an der Zeit, die BoP für Le Mans noch mal auf den Prüfstand zu stellen und Anpassungen vorzunehmen, sodass wir in Le Mans einen sportlichen

und fairen Wettbewerb zu sehen bekommen – es hängt nur am Willen der Verantwortlichen.“

Im Vergleich zu 2017 muss Ferrari in Le Mans mit 23 Kilo mehr Gewicht antreten, allerdings auch mit mehr Boost und einem Liter mehr Sprit. „Aber wir waren letztes Jahr in Le Mans schon nicht wettbewerbsfähig, weil alle Gegner einen besseren

Topspeed hatten“, so Coletta. „Und ohne tauglichen Topspeed ist man in Le Mans nirgendwo – das hat man auch in Spa gesehen, wo Ford und Porsche auf den Geraden komplett dominierten.“

Lange Zeit war es ruhig, wenn es um die BoP in der GTE-Pro-Klasse ging. Der letzte große Ärger datiert aus dem Jahr 2016 in Le Mans, als die neuen GTE-Autos von Ford und Ferrari dominierten und den Rest der Welt wie Idioten aussehen ließen. Dann wurde in Kooperation zwischen FIA, ACO und den Herstellern die sogenannte „Auto-BoP“ neu aufgesetzt, die über clevere Algorithmen Anpassungen in kleinen Schritten über die Saison hinweg vornimmt. Die Kritiker sagen: Wenn die Autos und die Spezifikationen bekannt sind wie 2017, kann das funktionieren. Sobald neue Autos oder sogenannte Evo-Kits zum Zuge kommen, kollabiere das System. Ferrari hat für 2018 einen Evo-Kit entwickelt, Aston Martin und BMW haben komplett neue GTE-Autos. ■

Sportwagen-WM (WEC): Ginetta und Dragonspeed bestätigen Le-Mans-Teilnahme

Dragonspeed & Ginetta starten

Beim WM-Saisonauftritt in Spa fuhren die Ginetta-LMP1 des englischen Manor-Teams nur wenige Kilometer, und im Zeittraining verunglückte der Dallara-BR1 des US-Teams Dragonspeed schwer. Hinter beiden Teams gab es fortan Fragezeichen. Jetzt ist klar: Beide Teams starten in Le Mans.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Das US-Team Dragonspeed wollte vor der Bestätigung seines Starts in Le Mans definitiv geklärt wissen, was den haarigen Unfall seines Piloten Pietro Fittipaldi im Qualifying von Spa auslöste – und warum sich der Brasilianer dabei auch noch relativ schwer verletzte. Teamchef Elton Julian sagt: „Jetzt

kennen wir alle Gründe, die zu dem Unfall (Ausfall der Servolenkung nach dem Aufsetzen des Autos in Eau Rouge, d. Red.) geführt haben und sind überzeugt, dass der Hersteller Dallara das Problem beheben kann. Wir bauen jetzt ein neues Auto auf und hoffen, dass wir es zeitlich schaffen, um beim offiziellen Testtag zu starten.“

Das britische Manor-Team musste in Spa die beiden Ginetta-LMP1 aus ganz anderen Gründen parken – das Geld der aus China stammenden Sponsoren war nicht eingetroffen. Ein Auto wird komplett von Ginetta finanziert, das zweite Auto über die chinesischen Sponsoren. Manor-Teamchef John Booth: „Es handelte sich um einen

kurzfristigen Engpass, die Probleme sind mittlerweile behoben, und wir haben sichergestellt, dass wir beide Autos beim 24h-Rennen in Le Mans an den Start bringen können.“ Allerdings kann das Manor-Team wegen des Zeitverzugs keine zusätzlichen Tests mehr absolvieren, bevor die Truppe diese Woche nach Le Mans reist. ■



Die Ginetta-LMP1 fuhren in Spa nur wenige Runden. Mittlerweile sind die Finanzprobleme des Teams ausgeräumt

Weniger Sprit für private LMP1

Vor dem Le-Mans-Testtag haben FIA und ACO die privaten LMP1 weiter zurückgebunden – obwohl die unabhängigen Konstrukteure in Spa kein Land gegen die Werks-Toyota gesehen haben.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Wir dürfen nicht gewinnen – und Toyota soll gewinnen!“ Diese Einschätzung eines deutschsprachigen Rebellion-LMP1-Piloten wurde nach dem ersten WM-Lauf in Spa neuerdings bestätigt: Die FIA Langstreckenkommission hat auf Antrag von ACO und FIA den Kraftstoffdurchfluss für die privaten LMP1-Konstrukteure (Kolles, Dallara, Oreca, Ginetta) vor dem Testtag am kommenden Wochenende von 110 kg/h auf 108 kg/h reduziert.

In Spa kam der bestplatzierte LMP1-Privatier mit zwei Runden Rückstand hinter den Toyota-

LMP1 ins Ziel. ACO und FIA begründen die neuerliche Zurückbindung damit, dass man den privaten Teams keinen sogenannten „Fuel-Lift“ zumuten will. In Spa mussten die privaten LMP1 vom Gas gehen, um die Spritzuteilung pro Runde nicht zu überschreiten.

Die Langstreckenkommission hat außerdem klargelegt, dass die finale BoP-Einstufung in der

LMP1-Klasse erst nach dem Testtag stattfinden wird, wenn die Regelhüter die neuen LMP1-Privatwagen in Le Mans in Aktion gesehen haben. Stellschrauben haben ACO und FIA noch genug, denn bisher sind weder Nachtankrestriktoren, maximaler Energiedurchfluss noch Benzinmenge pro Stint (gleich Tankmenge) exakt definiert.

Laut Appendix B hat Toyota in Le Mans einen Vorteil von 0,5 Sekunden pro Runde (bezogen auf 20 Prozent der schnellsten Rennrunden), eine um fünf Sekunden kürzere Nachtankzeit und einen Reichweitenvorteil von einer Runde pro Tankfüllung – das türmt sich zu einem Vorteil von neun Minuten auf, noch bevor die erste Runde in Le Mans gefahren wurde. ■



Privatvergnügen? Die privaten LMP1 werden immer weiter eingebremst – obwohl sie bisher schon chancenlos waren

Blancpain GT Sprint / Intercontinental GT Challenge

Grasser Racing Team vor Wechsel in IGTC

Das Lamborghini-Team von Gottfried Grasser will 2019 die Blancpain GT Sprint Series verlassen und in die SRO-Topklasse IGTC umsteigen. Lamborghini-Sportchef Sanna dementierte zeitgleich Gerüchte um einen GTE-Einstieg.

Ob das eine mit dem anderen zu tun hat, wie viele Insider vermuten, überlassen wir der Fantasie unserer Leser. Hier die Fakten: Das Grasser-Team bestätigte, dass man im nächsten Jahr nicht mehr in der Blancpain GT Sprint Series starten werde. Die Mannschaft will aber weiter den GT Endurance Cup sowie das ADAC GT Masters fahren. Dazu bestreitet man dieses Jahr das IGTC-Rennen in Su-

zuka und hat bei Lambo-Sportchef Giorgio Sanna offenbar deponiert, dass man 2019 gerne die komplette IGTC-Saison in Angriff nehmen möchte. Sanna gibt zu, dass sich mehrere Teams für die IGTC beworben haben.

Gleichzeitig ließ Sanna wissen, dass er einen Aufstieg von Lamborghini in die GTE-Klasse für den „richtigen Schritt“ hält, momentan aber nur Planspiele angestellt würden und noch keine Entscheidungen getroffen worden seien. Aus VW-Konzernkreisen ist dagegen zu hören, dass die Entscheidung getroffen wurde: Angeblich soll der GTE-Einstieg von Lamborghini bei der ACO-Presskonferenz in Le Mans im Juni verkündet werden. Als Einsatzteam wird natürlich das bisher erfolgreichste Lamborghini-Team gehandelt – nämlich das Grasser Racing Team. ■ AC

SRO Motorsport

Die Ratel-Gruppe SRO übernimmt US-Ableger

Die SRO Motorsports-Gruppe von GT3-Promoter Stéphane Ratel hat die Mehrheit der WC Vision LLC übernommen, die für die Ausrichtung der wichtigsten GT3-Serie „Pirelli World Challenge“ in Amerika verantwortlich ist.

Mit der Mehrheitsübernahme durch SRO ist nun auch der letzte halbwegs unabhängige GT3- und GT4-Promoter unter das Dach von Stéphane Ratel geschlüpft: Der Franzose hat damit mehr oder weniger auf allen Kontinenten die volle Kontrolle über nationale und regionale GT3- und GT4-Meisterschaften.

„Die Pirelli World Challenge war sozusagen der letzte Puzzle-

stein, der unserer Sammlung noch gefehlt hat, um unter globalen Gesichtspunkten perfekt für die Zukunft aufgestellt zu sein“, sagte SRO-Boss Ratel.

Die Pirelli World Challenge existiert bereits seit 1990, damals noch als SCCA-Serie. 2008 übernahm die WC Vision LLC die Ausstattungsrechte, ab 2014 war die Serie im Besitz von WC Vision, die als Erste einen Einsatz von GT3-Fahrzeugen in Nordamerika ermöglichten.

2016 schloss die SRO-Gruppe einen Kooperationsvertrag mit WC Vision LLC, gleichzeitig wurde Ratel Minderheitsaktionär.

Die SRO-Gruppe bestätigte, dass die bisherige Leitungsgruppe der Pirelli World Challenge um Bob Woodhouse, Peter Cunningham, Jim Haughey und Greg Gill weiterhin im Amt bleiben würde. ■ MCS

Rallye-WM

Citroën über Kris Meeke: „Außer Kontrolle“

Vergessen die Treueschwüre auf ihre gebeutelte Nummer 1: Vier Tage nach der Rallye Portugal entlässt Citroën seinen Werksfahrer Kris Meeke.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Überraschung war riesig. Auch für Kris Meeke, der in den sozialen Netzwerken gerade noch verkündete, wie gut er den Unfall in Portugal weggesteckt habe und wie sehr er sich auf Sardinien freue. Wenige Minuten später wurde ihm telefonisch mitgeteilt, was kurz darauf öffentlich wurde: „Nach einer extrem hohen Anzahl von Unfällen, einige davon waren schwerwiegend und hätten ernsthafte Folgen für die Sicherheit der Fahrer haben können, hat sich Citroën Racing entschieden, die Teilnahme von Kris Meeke und Paul Nagle in der Rallye-WM 2018 zu beenden.“ Rummms! Für Kris Meeke dürfte dies das Ende seiner

Karriere bedeuten. Der Brite, der im MSa-Interview vor zwei Wochen noch den neuen Zusammenhalt im Team lobte, saß seit 2015 bei 51 WM-Läufen im Werks-Citroën. Zwölf Podiumsplätzen, davon fünf Siege, stehen zwölf Ausfälle entgegen, von denen er fünf verschuldete, darunter drei heftigere Unfälle.

Laut Teamchef Pierre Budar waren PSA-Boss Carlos Tavares

und Citroën-Markenchefin Linda Jackson in die mehrtägigen Diskussionen eingebunden.

„Es war keine einfache Entscheidung, aber es geht hauptsächlich um die Sicherheit, welche in meine Verantwortung als Teamchef fällt. Es ist eine vorbeugende Maßnahme“, sagt Budar. Und erläutert: „Weil es ein gefährlicher Sport ist, muss man in der Lage sein, mit dieser Gefahr

umzugehen“, so der Franzose und führt den Abflug in Portugal an. Meeke stand unter keinerlei Druck und das Auto arbeitete laut seinen Aussagen perfekt. „Man müsste meinen, unter diesen Umständen hat man alles unter Kontrolle. Aber wir kennen das Ergebnis, und es bedeutet, nichts war unter Kontrolle. Wenn wir diese aber verlieren, müssen wir uns überraschen lassen, was als Nächstes passiert. Bei der diesjährigen Rallye Mexiko lag er auf einem ungefährdeten zweiten Platz und es gab keinen Grund, sich diesen Fehler zu leisten“, nimmt Budar zudem auf die Ereignisse Bezug, als Meeke kurz vor Ende der Rallye in einen Straßengraben rutschte und nur noch Dritter wurde.

Meeke ist nicht der einzige Kostenfaktor. Auch Craig Breen und selbst Gastfahrer Sébastien Loeb belasten mit Unfällen und Überschlagen das knappe Budget der Werks-Equipe. In Italien werden nun nur Craig Breen und Mads Östberg starten. Ob und wer Meeke für den Rest des Jahres ersetzen wird, ist offen. ■



Paul Nagle und Fahrer Kris Meeke: Schutz vor sich selbst

WRC2

M-Sport baut neuen R5

Das populärste R5-Auto bekommt einen Nachfolger. M-Sport hat mit der Entwicklung des neuen Ford Fiesta R5 begonnen.

Im Sommer 2013 präsentierte M-Sport mit dem Ford Fiesta R5 den ersten Vertreter einer neuen Fahrzeugkategorie. Stolz 280 Stück konnte die Briten bislang verkaufen und dominieren damit den Markt vor Skoda (200) sowie Citroën und Peugeot (je ca. 70) und Hyundai (ca. 40). Ent-

sprechend hoch liegt die Messlatte für den auf dem neuen Fiesta basierenden Nachfolger, zumal VW ab Herbst den mit Spannung erwarteten Polo R5 ausliefert.

Vor Kurzem begannen die M-Sport-Ingenieure mit dem Design des künftigen R5, im Herbst soll ein erster Testträger aufgebaut werden. Anschließend will man sich genügend Zeit für die Testarbeit nehmen. Entsprechend offen ist der Termin für das Debüt. „Irgendwann zwischen Frühjahr und Sommer 2019“ heißt es bei M-Sport vorsichtig. ■ RK



In zwölf Monaten soll der Nachfolger bereitstehen: M-Sports Ford Fiesta R5

Rallye-EM

Die Schotter-Klopfer

Die Rallye-EM geht in ihre materialmordende Phase. Auf dem Programm stehen die Rallyes in Griechenland und Zypern.

Am kommenden Wochenende (1. bis 3. Juni) steht mit der berühmt-berüchtigte Akropolis-Rallye der erste Teil eines knallharten EM-Doppelpacks auf dem Programm, bevor vom 15. bis 17. Juni die nicht minder gefürchtete Rallye Zypern als vierte von insgesamt acht EM-Runden folgt.

Die Teilnehmer scheinen zu wissen, was auf sie zukommt: In Griechenland bringt über die Hälfte der 34 Teams einen R5-Turboallradler aus der Topkategorie an den Start, nur vier Teams gehen den Schotterritt mit einem Fronttriebler an. Zum engeren Favoritenkreis zählen neben EM-Leader Alexey Lukyanuk und dessen ärgstem Verfolger Bruno Magalhães die Skandinavier Eyvind Brynildsen und Gaststarter



Einziger Deutscher: Thurn und Taxis

Juuso Nordgren im Werks-Skoda. Einziger deutschsprachiger Starter bei der Rallye Akropolis ist Albert von Thurn und Taxis. Im Vorjahr lag der 34-Jährige auf dem starken siebten Platz, bevor er sich in der letzten Prüfung noch ins Aus rollte. Womöglich auch deswegen holt sich der Blaublüter für einmal mit Frank Christian den Stamm-Co des in Griechenland pausierenden Deutschen Meisters Fabian Kreim an Bord. ■ RK



Im Halbfinale berühren sich Solberg und Kristoffersson, der Norweger zieht am Ende den Kürzeren

Kristoffersson vorn, Solberg raus

FIA WRCX

Die Rallycross-Premiere in Silverstone ist gelungen, der Kampf um den WM-Titel bleibt weiter irrsinnig spannend. Und es gab auch einige Überraschungen.

Von: **Sven Kopf**

Die Kurven sind nicht so aufregend“, gab Mattias Ekström seinen ersten Eindruck von der neuen Rallycross-Strecke in Silverstone preis, und damit hatte er völlig Recht. Erstmals gastierte die WM auf dem weltberühmten Grand-Prix-Kurs, und alle waren gespannt, was das „Speedmachine Festival“ zu bieten haben würde. Das Verhältnis von Schotter zu Asphalt wurde mit 60 zu 40 angegeben – das klang vielversprechend. Allerdings wurde nur der befestigte Untergrund etwas eingepudert, so mussten die Fahrer schon fern der Ideallinie abdriften, um etwas mehr losen Untergrund unter die Räder zu bekommen und eine Staubfahne am Heck aufwirbeln zu lassen.

Mit einer spektakulären Sprungkuppe hielt der Kurs aber noch ein Schmankerl bereit, das bei den Fans für Staunen und bei den Fahrern für Herzrasen sorgte. Nur Vollgas und drüber – damit

war dem Hügel nicht beizukommen. Die Geschwindigkeit wollte wohl dosiert sein, sonst drohte Ungemach. „Es ist extrem schwierig, die richtige Geschwindigkeit für den Sprung zu finden“ gab Ekström zu. Der Weltmeister von 2016 wollte unbedingt etwas reißen, zu groß würde sonst der Abstand zu den Volkswagen oder den Peugeot. Tatsächlich kam er gut zurecht und stand am Samstag als Zweiter hinter Petter Solberg fest, Dritter war Timmy Hansen.

Ein Blick auf die insgesamt 23 Teilnehmer lange Supercar-Liste zeigte, dass erneut die drei Duos mit Werksunterstützung ganz oben standen. Weltmeister Johan Kristoffersson lag auf Position 6, und es sah so aus, als würde er diesmal ein paar Zähler liegen lassen. Am Sonntag aber konterte er unerbittlich, mit zwei Bestzeiten entschied er noch die Qualifikation für sich. Hinter ihm biss sich Sébastien Loeb fest, Solberg und Ekström rutschten ein wenig ab.

Trügerische Ruhe

Als klar wurde, dass sich Kristoffersson gemeinsam mit seinem Teamgefährten Solberg die vorderste Startreihe im ersten Semifinale teilen würde, kehrte zu nächst Ruhe ein. Das sollte ein problemloser Ritt für die Polos werden, einfach den Start abwickeln, einsortieren, ein paar

Runden fahren – die Gegner toben dahinter dann die Plätze aus. Doch es kam ganz anders: Solberg gewann den Start, Kristoffersson war etwas zurückgefallen, belegte aber die Innenbahn. Beim Anpeilen der ersten Kurve ging dann alles schief: Kristoffersson berührte Solberg am Heck, stieg auf und geriet in die lange Reifenkette der ersten Kurve, die er komplett vor die heranrasende

Meute schob. Alles stutzte, nur Gaststarter Tommy Rustad preschte ungehemmt mitten hinein, offenbar in der Hoffnung, das Reifenband zerreißen und die Führung übernehmen zu können. Schließlich bereitete die Rote Flagge dem Treiben ein Ende.

Knacks am Fahrwerk

Den Restart konnten alle mitmachen, auch deshalb, weil Solbergs Polo schnell ein neues Rad und jede Menge Klebeband erhielt. Doch es half nichts, Solberg musste sein Auto vorzeitig mit technischen Problemen abstellen und verpasste das Finale. Am Ende rutschte er deshalb auch in der Tabelle um zwei Positionen ab. Im zweiten Semifinale gab es weniger Aufruhr, Ekström und Loeb stiegen mit Niclas Grönholm ins Finale auf, nachdem sich Timmy Hansen mit einem Problem einen Dreher geleistet hatte.

Das Finale ging erneut an Kristoffersson, und der wusste auch, weshalb: „Ich hatte extrem viel Grip am Start.“ Nur Bakkerud war halbwegs in der Lage, ihm zu folgen. Diese Rolle hatte man eigentlich Loeb zugeschrieben, doch dessen katastrophaler Start erforderte eine mühevolle Aufholjagd. „In nur sechs Runden bleibt wenig Zeit, einen solchen Start wiedergutzumachen“ erklärte Loeb, der immerhin zum vierten Mal in Folge einen Podestplatz ergattern konnte und daher sehr zufrieden war. ■

HALBFINALE 1

- | | | |
|----|----------------|-------------|
| 1. | Kristoffersson | VW Polo |
| 2. | Bakkerud | Audi S1 |
| 3. | K. Hansen | Peugeot 208 |
| 4. | Rustad | VW Polo |
| 5. | Eriksson | Ford Fiesta |
| 6. | Solberg | VW Polo |

HALBFINALE 2

- | | | |
|----|---------------|----------------|
| 1. | Loeb | Peugeot 208 |
| 2. | Ekström | Audi S1 |
| 3. | Grönholm | Hyundai i20 |
| 4. | Grosset-Janin | Renault Megane |
| 5. | Timerzyanov | Hyundai i20 |
| 6. | T. Hansen | Peugeot 208 |

FINALE

- | | | |
|----|----------------|-------------|
| 1. | Kristoffersson | VW Polo |
| 2. | Bakkerud | Audi S1 |
| 3. | Loeb | Peugeot 208 |
| 4. | Ekström | Audi S1 |
| 5. | Grönholm | Hyundai i20 |
| 6. | K. Hansen | Peugeot 208 |

WM-STAND FAHRER

- | | | |
|----|----------------|------------|
| 1. | Kristoffersson | 105 Punkte |
| 2. | Loeb | 91 |
| 3. | Bakkerud | 83 |
| 4. | Solberg | 80 |
| 5. | Ekström | 80 |
| 6. | T. Hansen | 71 |

WM-STAND TEAMS

- | | | |
|----|--------------------------|------------|
| 1. | PSRX Volkswagen Schweden | 185 Punkte |
| 2. | EKS Audi Sport | 163 |
| 3. | Te3am Peugeot Total | 162 |



Fliegender Chinese: Ma im Fiesta

FIA WRCX

Kalle Rovannerä fuhr neun von zwölf Bestzeiten und duschte die deutsche Elite ab



Straflager

DORNBACHER

Finnlands Kronjuwel Kalle Rovannerä stattete der Deutschen Meisterschaft einen Besuch ab, um sich auf Asphalt weiteren Feinschliff zu holen. Die heimische Elite bekam einen Eindruck vom Tempo der WRC2-Spitze und bremste sich zudem unnötig selbst.

Von: **Michael Heimrich**

Seit dem letzten Herbst ist Kalle Rovannerä im Besitz eines Führerscheins. Die finnische Regierung stellte dem 17-jährigen Ausnahmetalent die entsprechenden Papiere aus, damit dessen kometenhafter Aufstieg ungebremst weitergehen kann. Doch wie so oft in der Europäischen Union gelten nicht überall die gleichen Regeln, und so wurde Rovannerä der Start

beim WM-Lauf in Portugal verwehrt. Auch auf Sardinien darf er nicht antreten, obwohl er noch vor einem Jahr in der italienischen Meisterschaft Erfahrungen sammeln durfte.

So suchte das Umfeld des hageren Blondschofchs nach geeigneten Ausweichmöglichkeiten, um die entstandene Wettkampflücke zu füllen. Durch die guten Verbindungen zu den Knöbel-Brüdern wurde man auf die Sachsen-Rallye aufmerksam. Dort ließ sich Rallye-Leiter Michael Görlich zur Sicherheit von der Landesregierung bestätigen, dass der Skoda-Junior mit seinem besonderen Führerschein keine Probleme bekommt. Als von höherer Stelle die positive Rückantwort eintraf, konnte die Sache endgültig steigen.

Die deutschen Top-Fahrer waren früh genug vor dem berühmten Gaststarter gewarnt, und einige legten sich im Vorfeld ein Testpensum auf, wie es in der

DRM selten zu sehen war. Auch beim Material wurde kräftig aufgerüstet. Unter anderem ging Peter Corazza, seit Jahren mit dem Mitsubishi Lancer Evo verheiratet, erstmals in einem Skoda Fabia R5 fremd. Sepp Wiegand schaffte es dank der Hilfe seiner Fans ebenfalls in ein solches Fahrzeug und meldete sich in der Meisterschaft ebenso zurück wie Porsche-Ass Ruben Zeltner, der gesundheitsbedingt verspätet in die Saison startete.

Respektabstand

Die Fronten waren schnell geklärt. Rovannerä legte ein Tempo vor, das der Konkurrenz einigen Respekt abnötigte. DRM-Spitzenreiter Dominik Dinkel (Skoda) versuchte, sich an die finnischen Fersen zu heften, leistete sich auf der dritten Prüfung aber einen Fehler an einer Schikane. Deren Berührung oder Abkürzung wird laut Reglement mit 30 Strafsekunden bestraft, ein

Rückschlag, den Marijan Griebel (Peugeot) ebenfalls verdauen musste. Er fädelte bereits kurz nach dem Start ein und musste anschließend seinen Peugeot bis zur letzten Schraube ausquetschen, um noch den vierten Platz zu erreichen. Das Thema „Schikane“ beschäftigte die Fahrer das ganze Wochenende, die Liste der Zeitstrafen wurde immer länger und die überraschenden Verschiebungen in der Zwischenwertung erhitzen die Gemüter.

Auch Christian Riedemann erwischte es, wenn auch zunächst aus anderem Grund: Sein Skoda sprang vor dem Start nicht an, die Verspätung bedeutete 20 Strafsekunden. Auf der fünften Prüfung baute sich dann plötzlich eine Schikane vor dem Sulinger auf, die er an dieser Stelle nicht erwartet hatte. Der Traum vom Podest war vorbei.

Allerdings wird sich Riedemann mit dem Thema Sachsen-Rallye noch einmal beschäfti-

gen müssen. Als Fahrervertreter beim DMSB dürfte er die zu hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten von über 140 km/h beim Verband auf die Tagesordnung bringen.

Dinkel wehrt sich

Ganz vorne spulte Rovannerä fehlerfrei seine Kilometer ab und steigerte sich beim zweiten Durchgang einer Prüfung sogar noch einmal deutlich. Dahinter zeigte Dinkel eine ebenfalls bemerkenswerte Leistung, denn er konnte sich trotz Meisterschaftsdruck am bärenstarken Wiegand vorbeischieben, der nicht unbedingt als Dünnbrettbohrer bekannt ist. Obwohl sich der Sachse mit dem dritten Rang zufriedengeben musste, feierte er sein Comeback fast schon wie einen Sieg, denn jetzt keimt die Hoffnung, bei weiteren DRM-Läufen antreten zu können.

Rovanperä feierte unterdessen seinen ersten Asphalteryfolg mit einem Vorsprung von über einer Minute. „Eine schöne Vorbereitung auf die Rallye Deutschland“, kommentierte er mit gewohnt knappen Worten.

Eine weitere Attraktion der Sachsen-Rallye war der erste Auftritt von Carsten Mohe in seinem Renault Maxi Mégane. Seit drei Monaten hatten seine Mechaniker am spektakulären Kitcar geschraubt, mehrfach musste der Start verschoben werden, weil noch Teile fehlten und aufwendig nachgebaut werden mussten.

Zwei Tage vor der Rallye fuhr das Auto zum ersten Mal. Im Shake-down tastete sich Mohe an ein Wettbewerbstempo heran, danach überraschte er sich selbst und konnte stellenweise sogar modernen R5-Fahrzeugen Paroli bieten. Der siebte Platz und der Titel des schnellsten Nichtallradlers waren die höchst willkommene Belohnung.

Luft nach oben

Auf diese Platzierung hatte es auch Ruben Zeltner abgesehen, doch er landete hinter Roman Schwedt (Peugeot) auf dem neunten Platz. Nachdem er am Freitagabend eine Zeitstrafe von 60 Sekunden erhalten hatte, verbesserte sich der Porsche-Pilot am Samstag zwar bei fast jeder Prüfung, doch noch gibt es viel Raum für Verbesserungen im weiteren Verlauf der Saison.

Auch Peter Corazza hofft auf die Chance, noch einmal mit dem Sk, um das vorhandene Potenzial auszunutzen zu können. Der sechste Platz konnte sich sehen lassen, und das erste Kennenlernen mit dem tschechischen Allradler hatte Eindruck beim Sachsen hinterlassen: „Der Mitsubishi bleibt jetzt erst einmal stehen!“

Im ADAC Opel Rallye Cup konnte Elias Lundberg den ersten Sieg feiern, nachdem Karl-Martin Volver auf der vorletzten Prüfung spektakulär abgeflogen war. Hinter Grégoire Munster wurde Nico Knacker als Dritter bester Deutscher. ■

AVD SACHSEN-RALLYE

3. von 8 Läufen, 12 Wertungsprüfungen über 127,6 km

1. Rovannerä/Halttunen (FIN/FIN)	Skoda Fabia R5	1:0454,1 h
2. Dinkel/Kohl (D/D)	Skoda Fabia R5	+1.07,6 min
3. Wiegand/Stein (D/D)	Skoda Fabia R5	+1.19,8 min
4. Griebel/Rath (D/D)	Peugeot 208 T16	+1.38,4 min
5. Riedemann/Wenzel (D/D)	Skoda Fabia R5	+1.55,5 min
6. Corazza/Limbach (D/D)	Skoda Fabia R5	+3.35,5 min
7. Mohe/Hirsch	Renault (D/D) Mégane Maxi	+3.36,3 min
8. Schwedt/Gerlich (D/D)	Peugeot 207 S2000	+4.50,5 min
9. Zeltner/Zeltner (D/D)	Porsche 996 GT3	+4.56,2 min
10. Gassner jr./Mayrhofer (D/A)	Toyota GT86 CS-R3	+5.52,1 min

Bestzeiten: Rovannerä 9, Dinkel 3



Eine Klasse für sich: Kalle Rovannerä

DRM-STAND NACH LAUF 3

1. Dominik Dinkel	72
2. Christian Riedemann	34
3. Marijan Griebel	33
4. Simone Tempestini	30
4. Kalle Rovannerä	30
6. Roman Schwedt	25
7. Tom Kristensson	17
7. Sepp Wiegand	17
9. Steffen Schmid	13
9. Hermen Kobus	13
9. Carsten Mohe	13



Gute Figur: Dominik Dinkel wurde starker Zweiter



Was lange währt: Carsten Mohe's Mégane war eine Zuschauerattraktion



Unter Wert geschlagen: Ruben Zeltner fährt sich erst warm



Beste R3: Hermann Gassner Junior beherrschte die 2WD-Wertung



16. Rallye Akropolis

Knochen-Arbeit

Am 30. Mai 1968 tritt das Werksteam von Ford Great Britain bei der Rallye Akropolis erstmals in kompletter Besetzung mit drei Autos an. Für den neuen Escort Twin Cam kommt es beim griechischen Europameisterschaftslauf zum ersten Kräftemessen mit dem Porsche 911.

Von: **Dirk Johae**

Die Rallye Akropolis fällt vor 50 Jahren mitten in eine Phase von drei Monaten, die als „Legende von Boreham“ in die Geschichte einging. Im ostenglischen Örtchen Boreham befand sich damals die Motorsportabteilung von Ford

Great Britain. Hier ist auch die Rallye-Version des Escort entwickelt und aufgebaut worden.

Die Idee stammt von Motorsport-Ingenieur Bill Meade, der im Frühjahr 1967 einen frühen Escort-Prototypen sieht und sich dessen Leistungsvermögen mit einem rund 150 PS starken Twin-Cam-Vierzylinder vorstellt.

Ursprünglich war der Nachfolger des Ford Anglia nicht für den Einsatz im Motorsport vorgesehen. Doch auch Ford-Werksfahrer Roger Clark, der viele Testfahrten im Rallye-Escort bestritt, gerät ins Schwärmen: „Der Escort war von Beginn an ein sehr gutes Auto, er war flinker als der Cortina und hatte ein besseres Handling.“

Schon einige Wochen vor der Rallye Akropolis beginnt die Erfolgsgeschichte des Escort mit dem „Circuit of Ireland“, einer

fünftägigen Hatz über die schmalen und welligen Straßen der Grünen Insel. Noch mit der Gruppe-6-Version gewinnen Werksfahrer Roger Clark und sein Beifahrer Jim Porter die Rallye. „Nach meinem ersten Eindruck war der Twin Cam wesentlich präziser und erforderte einen sehr genauen Fahrstil. Das Auto wirkte auf kurvigen Strecken viel nervöser als der Cortina“, schildert Clark seinen Eindruck. „Vergleichbar mit dem Unterschied zwischen einem Rennpferd und einem Kutschgaul.“

Escort auf der Siegerstraße

Clark gewinnt auch die Tulpenrallye und sorgt mit den neuen Teamkollegen Ove Andersson/John Davenport auf dem zweiten Platz sogar für einen Doppelsieg. In Österreich sichern sich Bengt Söderström/Gunnar Palm bei der

Internationalen Alpenfahrt den nächsten Escort-Erfolg.

Aber erst die Rallye Akropolis wird zur echten Prüfung für den Escort: Das Ford-Team trifft auf die Porsche-Werksmannschaft. Die Rallye in Griechenland wird für die Europameisterschaft gewertet, die bedeutendste internationale Meisterschaft damals. 1968 ist dieser EM-Lauf verändert worden: Neben 14 Sonderprüfungen auf Schotter gehören nun ein Ausscheidungssprint über einen Kilometer auf der neuen Nationalstraße von Korinth nach Patros dazu sowie ein Bergrennen in Distomo und ein 30-Minuten-Rennen in Tatoi.

Entscheidung in der Nacht

Beim Zieleinlauf an der Akropolis wird zur Unterhaltung der Zuschauer noch ein Slalom ausgetragen. Nur 21 Teams errei-

DIE RALLYE

16. Rallye Akropolis, 30. Mai bis 4. Juni 1968, Athen

Wetter:	bewölkt, zeitweise starker Regen
Distanz:	3245 Kilometer in 55 Stunden
Nennungen:	keine Angabe
Gestartet:	56
Gewertet:	21
Führungswechsel:	1

GETTY

15 Jahre Ford-Werksfahrer: R. Clark

RALLYE-ERGEBNIS

Fahrer/Beifahrer	Auto	Strafpunkte
1. Roger Clark/Jim Porter (GB/GB)	Ford Escort TC	140,240
2. Sobieslaw Zasada/Jerzy Dobrzanski (PL/PL)	Porsche 911 L	303,500
3. Pauli Toivonen/Martti Koları (FIN/FIN)	Porsche 911 T	318,006
4. Bengt Söderström/Gunnar Palm (S/S)	Ford Escort TC	325,144
5. Rauno Aaltonen/Henry Liddon (FIN/GB)	Mini Cooper S 1275	370,456

Wertungsprüfungen: 14 (zwei davon wurden wegen eines Messfehlers als eine gewertet) und drei Zusatzprüfungen
 Bestzeiten: je vier Clark und Ove Andersson (Ford Escort TC), je drei Zasada und Toivonen

chen nach 55 Stunden Fahrt die Hauptstadt Athen. Wie erwartet haben die beiden Werksteams von Porsche und Ford den Gesamtsieg unter sich ausgemacht.

Lange liegen die beiden Porsche von Sobieslaw Zasada und Pauli Toivonen in Führung. Doch in der zweiten Nacht verlieren sie die Spitzenpositionen. Toivonen büßt bei einem Radwechsel viel Zeit ein. Zasada kommt von der Strecke ab und landet unglücklich auf einem Erdhügel, sodass kein Rad mehr Bodenkontakt hat. Er kann die Rallye zwar fortsetzen, kommt aber mit viel Rückstand ins Ziel.

So profitiert Escort-Pilot Roger Clark vom Missgeschick seiner Konkurrenten. Auch seine Teamkollegen bleiben davon nicht verschont. Am Escort von Ove Andersson scheren am Morgen des letzten Tages die Muttern seines linken Hinterrads ab. Bei Bengt Söderström springt vor dem 30-Minuten-Rennen der Motor nicht mehr an. Der Alpenfahrt-Sieger kassiert dafür die doppelte Anzahl an Strafpunkten des langsamsten Autos.

Trotzdem gewinnt Ford den Teampreis. Am Ende des Jahres kann sich die Marke über den Sieg in der erstmals ausgeschriebenen Rallye-Marken-WM freuen. Doch viel wichtiger ist der nachhaltige Erfolg der Escorts in den folgenden Jahren, beispielsweise bei der heimischen RAC-Rallye 1972 mit Roger Clark am Steuer: „Seit den ersten Erfolgen 1968 habe ich das Auto geliebt“, schwärmt er, und ergänzt: „Mit dem Escort befinden wir uns mit einem Schlag in einer anderen Liga.“ Das galt auch für die von Privatteams auf der Rundstrecke eingesetzten Escorts. ■



MCKLEIN

Roger Clark (#30) hetzt den lange führenden Sobieslaw Zasada (#1)



MCKLEIN

Der neue, flinke Escort TC wirbelt in Griechenland viel Staub auf



MCKLEIN

Pokalübergabe an der Akropolis: Roger Clark und Jim Porter wirken müde

Eine Rallye ohne Beifahrer?
 Auch Rundstreckenrennen
 gehörten zum neuen Pro-
 gramm der Rallye Akropolis

ZAHL DER RALLYE

302

Escort TC wurden im ersten Jahr gebaut – 698 Exemplare zu wenig für die Homologation in der Gruppe 2. Trotzdem konnte der Ford-Sportchef Henry Taylor den FIA-Kontrollleur von der Zulassung überzeugen.

DTM

Wo es bei den Meistern hakt

Mit drei Titeln räumte Audi im vergangenen Jahr alles ab, was ging. In diesem Jahr hat man in vier Rennen nur eine Podiumsplatzierung erzielt. Was bremst die Champions?

Von: **Michael Bräutigam**

Die Antwort scheint schnell gefunden: An die im letzten Jahr von Audi gepushte Abschaffung der Performancegewichte war auch eine weitere Standardisierung der Aerodynamik für 2018 geknüpft. Dadurch fiel auch speziell der Vorteil weg, den sich die Audianer im Bereich der Radhaus-Entlüftung verschafft hatten.

In der Theorie kann das aber auch nicht der Grund für das (relative) Hinterherfahren sein. Denn die Angleichung der Aerodynamik hatte ja eigentlich zum Ziel, die Autos noch näher zusammenzubringen. „Es ist noch zu früh“, winkt der Audi-Motorsportchef ab, wenn er gefragt



Schwerer Stand: Ex-Meister Mike Rockenfeller liegt als bester Audi-Pilot aktuell auf dem zehnten Tabellenplatz

wird, wie besorgt er angesichts der ersten Rennen ist. Als Außenstehender hat man den Eindruck, dass in allen Bereichen ein halbes Prozent fehlt: Beschleunigung, Traktion, Topp speed, Abtrieb. „Es gibt immer noch viele Dinge, die wir ausprobieren.“

Zum Beispiel taktisch. War Mike Rockenfellers Podiumsplatz in Hockenheim zum großen Teil durch ausufernde Kampfhand-

lungen an der Spitze begünstigt, zeigte Jamie Green am Lausitzring einen Taktik-Trick. Mit einem Stopp nach Runde eins fuhr er im Sonntagsrennen noch auf Platz 6. Und Markenkollege Loic Duval fuhr in besagtem Sonntagsrennen die zweitschnellste Rennrunde. Der Speed ist also durchaus da, aber in der extrem engen DTM fühlen sich Zehntel eben wie Stunden an.

Eine der größten Baustellen ist der Topp speed. „Wir fahren ein anderes Abtriebslevel, um den gleichen Topp speed wie die anderen zu haben“, stellte beispielsweise Mike Rockenfeller fest. Am Wochenende steht Budapest auf dem Plan. Eine Audi-Paradestrecke, die keine hohen Topp speeds erfordert. Ist man auch dort nicht bei der Musik, wird die Luft für die Herren der Ringe dünn. ■

DTM

Privatteams als Rettung?

Wie ernst steht es wirklich um die Zukunft der DTM? Und wie realistisch ist es, dass es in Zukunft Privatteams geben könnte? Beide Fragen haben eine gewisse Verbindung.

Von: **Michael Bräutigam**

Fakt ist: Mit dem Mercedes-Aus zum Ende der Saison, das auch immer wieder bekräftigt wird, hat die DTM ein massives Problem. BMW und Audi sind sich einig, dass es ohne einen dritten Hersteller maximal ein Übergangsjahr mit ebendiesen zwei Werksteams geben wird. Doch wer soll der dritte Hersteller sein? Dass es eines der in der Super GT engagierten japanischen Werke wird, scheint



Müssen 2019 Privatteams das Feld auffüllen, um die DTM zu retten?

reichlich unrealistisch. Bei allen technischen Parallelen, die im Zuge des „Class One“-Reglements angestrebt werden – die Marktanteile sind in Deutschland, und es ist nun mal eine nationale Serie, eigentlich zu gering.

In den vergangenen Tagen geisterte eine Studie des Opel Insignia als DTM-Version durch die sozialen Netzwerke. Doch Opel hat momentan ganz andere Probleme. Unter PSA-Leitung müssen die unter GM-Führung ver-

staubten und viel zu teuren Strukturen reformiert werden, ehe ein so großes Motorsportprogramm irgendwann vielleicht wieder angedacht werden kann.

Die Lösung liegt auf der Hand: Privatteams. Finden sich genug solvente Mannschaften, wäre die DTM gerettet. Audi-Motorsportchef Dieter Gass ist ausdrücklicher Befürworter von DTM-Privatteams. Es heißt, derzeit liefen sogar bereits konkrete Gespräche. Die Privaten würden dann auch aktuelle Autos bekommen, denn, so Gass, „den Fehler, V8 gegen Vierzylinder fahren zu lassen, werden wir nicht machen.“

Der Kaufpreis eines DTM-Autos wird bei rund 700.000 Euro angesetzt, eine mittlere einstellige Millionensumme sollte man pro Jahr für ein Zweiwagenteam rechnen. Viel Holz für Privatteams, aber nicht unmöglich. ■

Mercedes und Alfa

Die Tourenwagen Classics begeistern auch 2018 die Zuschauer. Beim Auftakt siegten die für einmal vereinten Titelrivalen Stadler/Hatscher (Mercedes), am Lausitzring dann Stefan Rupp (Alfa Romeo).

Von: **Michael Bräutigam**



TWC

Ein Sieg mit Rivale und einmal Platz 2: Titelaspirant Jörg Hatscher

Dass der amtierende Meister Thorsten Stadler überhaupt beim Auftakt in Hockenheim starten konnte, hat er dem großen Sportsgeist von Markenkollege und Dauerrivale Jörg Hatscher zu verdanken. An Stadlers C-Klasse platze im freien Training der Motor und ein Ersatztriebwerk war auf die Schnelle nicht zu besorgen. Also bot Hatscher seinem Konkurrenten an, das restliche Wochenende auf seiner C-Klasse zu absolvieren. Der Lohn: Im Rennen konnte

man sogar den von Pole gestarteten Alfa 155 von Stefan Rupp schlagen und so einen gemeinsamen Auftakttsieg feiern.

Am Lausitzring kämpften die Mercedes-Streiter wieder in ihren jeweiligen Rennautos gegeneinander. An Rupps rotem Alfa führte beim ersten Auftritt des Jahres im Rahmen der modernen DTM kein Weg vorbei. Mit einem klaren Start/Ziel-Sieg fuhr Rupp zum ersten Saisonserfolg.

Dahinter landete auf der Strecke der bärenstark fahrende Gerhard Füller im STW-Opel-Vectra. Weil er jedoch eine Durchfahrtsstrafe nicht antrat, fiel er noch hinter Hatscher auf Gesamrang 3 zurück. Damit schob sich der beste Zweiliter-Pilot trotzdem noch vor die zweite C-Klasse von Meister Stadler. In Hockenheim konnte Alexander Schmidt im Renault Laguna BTCC die Zweiliter-Klasse gewinnen. ■

NACHRICHTEN

WTCR: FLORINDO MIT WILDCARD IN PORTUGAL

Die Wildcard hat sich mittlerweile in der WTCR etabliert. Und auch bei den Rennen in Vila Real Ende Juni wird ein Lokalmatador seine Visitenkarte abgeben dürfen: Edgar Florindo. Der Portugiese ist einer der Frontrunner in TCR Iberico und TCR Portugal, er konnte u. a. beim Finale 2017 in Portimão gewinnen und wurde Gesamt-Vierter der TCR Portugal. Ein weiterer Wildcard-Fahrer soll noch bekannt gegeben werden.

TCR EUROPE: ZWEI GRID-STRAFEN FÜR SPA

Die Hyundai-Fahrer Reece Barr und Daniel Nagy erhalten Startplatzstrafen für den nächsten Lauf in Spa. Barr muss wegen Motorwechsels nach seinem Crash ganz ans Ende des Feldes. Nagy bekommt plus drei Plätze wegen einer Kollision in Zandvoort.

NASCAR

Kyle Busch fuhr in eigener Welt

Kyle Busch (Toyota) dominierte beim längsten Rennen des Jahres in Charlotte. Damit eliminierte er auch den letzten weißen Fleck auf seiner ganz persönlichen Sieger-Landkarte.

Von: **Michael Bräutigam**

Mit dem Triumph beim „Coca-Cola 600“ gewann Busch nun also auch in Charlotte, der letzten Strecke im Kalender, auf der er bislang noch kein Cup-Rennen gewinnen konnte. Damit ist er der einzige aktuelle Cup-Pilot, dem dieses Kunststück gelang. Auf dem Weg dorthin gewann er nicht nur alle diesmal drei Stages, sondern führte auch 377 der 400 Runden an. Das Rennen, das in seinem 47. Karrieresieg im NASCAR-Oberhaus münden sollte, nahm der Joe-Gibbs-Racing-Pilot zudem von der Pole-Position in Angriff. Dominanter geht es kaum.

Bereits in der ersten Stage musste der bisher siegreichste Pilot der Saison und Allstar-Rennsieger Kevin Harvick (Ford) die Segel streichen. In Runde 83 ging der rechte Vorderreifen in die Knie, Harvick knallte in die Wand und musste aufgeben. Der bereits vor ihm ebenfalls nach Reifenschaden gecrashte Vorjahressieger Austin Dillon (Chevrolet) kehrte nach seinem Mauerkuss und im Anschluss an eine Reparaturpause noch mal zurück. Damit wurde Harvick in seinem 623. Cup-Rennen zum ersten Mal als Letzter gewertet. In einem eher ruhigen Rennen mit nur elf Cautions (inklusive der drei Stage-Neutralisationen) blieb es meist bei Drehern und einem spektakulären Motorschaden von Ryan Blaney (Ford).

Noch eine Zahl zu Kyle Busch unterstreicht, wie vielseitig und erfolgreich der Champ von 2015 ist. Auf dem Weg zum Sieg absolvierte er seine 15000. Führungsrunde – die schafften erst neun Cup-Fahrer vor ihm. ■



Sieg im wohl patriotischsten Design seines Sponsors: Dominator Kyle Busch

NASCAR CUP SERIES

Charlotte/North Carolina (USA)
13. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Busch (USA)	Toyota
2.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
3.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
4.	Brad Keselowski (USA)	Ford
5.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
6.	Jamie McMurray (USA)	Chevrolet
7.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
8.	Kurt Busch (USA)	Ford
9.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
10.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 13 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	573 Punkte
2.	Logano (Ford)	506
3.	Harvick (Ford)	485
4.	Keselowski (Ford)	437
5.	Truex Jr. (Toyota)	430
6.	Kurt Busch (Ford)	429
7.	Hamlin (Toyota)	429
8.	Bowyer (Ford)	421
9.	Larson (Chevrolet)	382
10.	Almirola (Ford)	376

STT H&R Cup

Corvette gegen Ford

Jürgen Bender (Corvette) und Jürgen Alzen (Ford GT) teilten sich bislang die Gesamtsiege brüderlich auf. In der Tabelle gibt es ein Kopf-an-Kopf-Duell zwischen Bender und Ralf Glatzel (Ford Fiesta).

Von: Michael Bräutigam

So ausgeglichen wie selten zuvor präsentiert sich das Fahrerfeld der Spezial Tourenwagen Trophy (STT H&R Cup) in diesem Jahr. Das war schon beim Auftakt des Jim Clark Revival in Hockenheim zu spüren. Im ersten Qualifying des Jahres sicherte sich Bender zunächst die Pole, doch schon am Start zog die Ford-Flunder von Alzen an der Corvette vorbei. Im Formationsflug ging es fortan um den F1-Kurs und durch den

Überrundungsverkehr der kleineren Klassen. Am Ende siegte Alzen knapp zwei Sekunden vor Bender. Doch der Meister von 2016 setzte gleich tags darauf zum Konter an und münzte seine Pole in einen Start-Ziel-Sieg um.

Ein ganz ähnliches Bild zeigte sich bei der zweiten Saisonstation in Oschersleben. Auch da

sicherten sich Bender und Alzen je einen Gesamtsieg. Weil man zwar herzerfrischend um den Gesamtsieg kämpft, aber in unterschiedlichen Klassen startet, behielt Bender jedoch eine weiße Weste, was Klassensiege angeht.

Weil er in seiner Klasse zudem auf die Mindeststarterzahl von drei kommt, um jeweils die vol-

len Punkte abzugreifen, führt er damit folgerichtig die Tabelle an. Doch er bekommt Konkurrenz aus der kleinsten Klasse im Feld. Auch die Klasse 5T (1,6-Liter-Turbofahrzeuge) war bislang immer „voll“ besetzt, und der Sieger hieß in allen vier Läufen Ralf Glatzel. Der Ford-Fiesta-Pilot, der 2017 bereits den Klassentitel holte, teilt sich also die Tabellenspitze vor der dritten Saisonstation (Assen, 9./10. Juni) mit Bender.

Auch die Gesamtsiege in der Division 2 sind in diesem Jahr hart umkämpft. In Hockenheim gelang Eric van de Munckhof (BMW Z4) jeweils der Sieg knapp vor René Freisberg (Audi TT RS). In Oschersleben dann legte sich Freisberg sogar teilweise mit Division-1-Autos an und holte gegen starke Konkurrenz zwei souveräne Divisions-Siege. Weil seine eigene Klasse aber unter Startermangel leidet, ist er aktuell trotz vier Klassensiegen „nur“ Gesamtdritter der Tabelle. ■



Zwei Gesamtsiege, vier Klassensiege und Tabellenführung: Jürgen Bender

DMV GTC

Ein „Kleiner“ ganz groß

Nach sechs Läufen zur diesjährigen Meisterschaft führt nicht etwa ein Pilot der vielen GT3-Boliden – ein Markenpokal-Umsteiger in einem TCR-Auto hat das Feld zumindest nach Punkten klar im Griff.

Von: Michael Bräutigam

Beim Auftakt in Hockenheim war aber zunächst mal „Frauenpower“ angesagt. Carrie Schreiner (Audi R8 LMS) sicherte sich für die beiden Eröffnungsläufe die Pole-Position und sorgte für einige lange Gesichter bei den etablierten Seriengrößen. Im ersten Lauf fiel die Amazone noch auf Platz 3 hinter Sieger Ronny C'Rock (Audi R8 LMS) und Kenneth Heyer (Mercedes-AMG GT3) zurück. Doch im zweiten Durchgang

schlug die große Stunde der Saarländerin, die souverän vor Benni Hey (Porsche 911 GT3 R) und Lars Pergande (BMW Z4 GT3) siegte.

In Dijon stieß dann mit Uwe Alzen ein weiterer prominenter Name zum Feld. Der Betzdorfer und sein weiß-rosa gehaltener Lamborghini Huracán stellten sich auf der ehemaligen F1-Stre-

cke als nahezu unschlagbar heraus. In den Rennen spielte Alzen seine ganze Rennerfahrung aus und holte sich sowohl im weitgehend trockenen ersten als auch im verregneten zweiten Lauf den Sieg. Max Aschoff (Praga R1) und Heyer komplettierten das Podest im ersten Lauf, Schreiner und Hey im zweiten Durchgang.

Weil Schreiner in Spielberg durch einen parallelen Renneinsatz verhindert war, sprang Teamkollege Fabian Plentz in ihren Audi und gewann den zweiten Lauf, nachdem sich im ersten Durchgang noch Heyer hatte durchsetzen können. Diesmal gesellten sich die Zweitplatzierten Hey und Antonin Herbeck (Pagani Zonda) sowie die Drittplatzierten Christian Malcharek (Audi R8 LMS) und Mario Hirsch (Mercedes-AMG GT3) dazu.

Bei allen großen Namen und schnellen Damen an der Spitze: Ein Tabellenführer ist jemand anderes. Kevin Arnold blieb in der Klasse 6, wo sich TCR- und GT4-Boliden tummeln, mit seinem Audi RS3 LMS bislang in allen sechs Läufen ungeschlagen und ist damit alleiniger Spitzenreiter der Gesamtwertung. Dahinter lauern Sepp Klüber/Heyer sowie Schreiner/Plentz auf einen Ausrutscher des letztjährigen Audi-Sport-TT-Cup-Piloten. ■



Stiehlt in Sachen Tabelle momentan den „Großen“ die Show: Kevin Arnold

Erster Saisonsieg für die Meister

Vier Rennen, vier Gesamtsieger: Die 24h Series sind 2018 an Abwechslung kaum zu überbieten. Auch die Dauersieger von 2017 sind wieder in der Spur.

Von: **Michael Bräutigam**

Nachdem beim Saisonauftakt das Team Black Falcon für einen Mercedes-Sieg gesorgt hatte, konnte sich beim zweiten Lauf (12h Silverstone) mit dem Rogfo-Team (Roald Goethe/Stuart Hall/Daniel Brown) erneut eine Stern-Truppe durchsetzen. Weil das Rennen zusammen mit den u.a. LMP3-Boliden der Proto-Series über die Bühne ging, war es zwar kein „echter“ Gesamtsieg – man fuhr eine Runde hinter den Gesamtsiegern durchs Ziel –, im GT-Feld setzte man sich aber letztlich eben durch.

Ende April ging es dann, diesmal ohne Prototypen, nach Spanien. Nach 12 Stunden Renn-



In Imola zurück auf der Siegerstraße: Porsche von Herberth Motorsport

tanz auf dem Circuito de Navarra hießen die Sieger Jiri Pisarik, Josef Kral und Matteo Malucelli. (Scuderia-Praha-Ferrari).

Nachdem man in Navarra nach nur 15 Minuten infolge einer Kollision – ausgerechnet mit dem später siegreichen Ferrari – sämtliche Siegchancen verloren hatte, kehrte die Mannschaft von Herberth Motorsport beim vierten Lauf auf die Siegerstraße zu-

rück. Fast über die gesamte Renndistanz der 12h von Imola balgten sich die späteren Sieger mit den Polesettern im Ram-Racing-Mercedes (Tom Onslow-Cole/Remon Leonard Vos), doch die fielen letztlich mit Bremsproblemen kurz vor Schluss aus. So holten sich die Titelverteidiger Daniel Allemann, Ralph Bohn sowie Alfred und Robert Renauer den ersten Saisonsieg. ■ MBR

RCN

Winfried Assmann siegt und patzt

Winfried Assmann (Porsche) hieß der Sieger beim RCN-Auftakt. Weil er beim zweiten Lauf patzte, staubten Volker Strycek/Ralf Kraus (Opel) ab.

Von: **Michael Bräutigam**

Es gibt Fahrer, die jubeln eine Runde zu früh. Und es gibt Fahrer, die bekommen einfach nicht genug. Winfried Assmann (Porsche 911 GT3 Cup) gehört wohl zu Letzteren. Denn auf sicherem Kurs in Richtung Gesamtsieg, den er schon beim Auftakt eingefahren hatte, absolvierte er beim zweiten Lauf eine Runde zu viel. Klarer Fall: Disqualifikation. „Mein Fehler. Trotzdem hat es Spaß gemacht“, gab Assmann zu Protokoll.

So bejubelten am Ende Volker Strycek und Ralf Kraus (Opel Astra TCR) den ersten RCN-Gesamtsieg eines TCR-Autos. Mit einer Bestzeit von 7.29 Minuten war



Zwei Klassensiege und ein Gesamtsieg: Theisen-Astra von Strycek/Kraus

der Rennwagen vom Team Theisen Motorsport sogar ganz knapp an den schnellen Cup-Porsches dran. Beim Auftakt hatte man sich noch mit dem zweiten Gesamtrang zufriedengeben müssen, zum Klassensieg reichte es da freilich aber auch schon. „Unglaublich, einfach fantastisch. Wir sind unglaublich stolz auf dieses Ergebnis“, sagte Teamchef Peter Theisen über den größten

Teamerfolg. Strycek ist damit übrigens schon dreifacher Saison-Klassensieger in der RCN, beim Saisonauftakt war er als Doppelstarter gemeinsam mit Sohn Robin im Opel Astra OPC Cup ebenfalls siegreich.

Auch die Gesamtleader fahren einen Opel: Nach zwei Läufen führen Titelverteidiger Ludger Henrich und Fahrpartner Jürgen Schulten (Opel Astra F). ■ MBR

NACHRICHTEN

GT OPEN: FERRARI, BMW UND LAMBO SIEGTEN

In der International GT Open gibt es nach vier Rennen an den ersten zwei Rennwochenenden drei verschiedene Sieger. Beim Auftakt in Estoril waren Mikkel Mac und Alessandro Pier Guidi (Ferrari) in beiden Rennen nicht zu schlagen. In Le Castellet ging der Sieg im ersten Durchgang an den Téo-Martin-BMW von Andrés Aravia/Fran Rueda, während Andrea Montermini/Daniele di Amato (Lamborghini) Lauf zwei gewannen. Gesamtleader ist Mac.

CTT: FAATHS DOPPELSIEG

Sascha Faath (BMW) hat sich beim Auftakt der Cup- und Tourenwagen Trophy in Hockenheim gegen ein gut 40-köpfiges Starterfeld durchgesetzt und jeweils den Gesamtsieg geholt. Titelverteidiger Manfred Lewe (Seat) fuhr im ersten Rennen auf P2 und musste im zweiten Lauf mit Vibrationen aufgeben. Das Podium komplettierten Marlon Menden (Seat) als Dritter von Lauf eins sowie Menden und Jochen Thissen (Opel) im zweiten Durchgang. Faath ist mit 20,38 Punkten auch erster Tabellenführer, vor Alexander Brauer (Renault Clio) und Michael Heide (MINI), die es auf je 20,00 Punkte bringen.

NES 500: BMW UND SEAT

Beim Auftakt in Spa gewann das Trio Eric van de Munckhof/Frank Bedorf/Marco Poland (BMW M4 GT4). Im Ziel lagen die Top 3 innerhalb einer Runde. In Oschersleben sah es deutlicher aus, da siegten nach 4h Sebastian Sommer und Christian Ladurner (Seat) mit zwei Runden Vorsprung.

GLP: MEISTER SIEGEN

Holger Träger/Alexander Keller (VW Golf) machten genau da weiter, wo sie 2017 aufgehört haben. Beim Finale des letzten Jahres machte man den Titel perfekt. Beim Auftakt 2018 waren sie nach einem blitzsauberen Drive und mit nur 1,7 Fehlerpunkten erneut Sieger.



Pramac-Ducati-Pilot Danilo Petrucci hat mit seinem zweiten Platz in Le Mans aufhorchen lassen und seinen Anspruch auf einen Platz in einem Werksteam deutlich gemacht. Im MSA-Interview spricht der 27-jährige Italiener mit seinem ihm typischen Humor über die Hintergründe und Gerüchte.

Von: **Imre Paulovits**

Hat dein Podestplatz in Le Mans etwas bewirkt?

Meinst du, ob ich dadurch den zweiten Platz im Ducati-Werksteam bekomme? Das wurde ich bisher, glaube ich, 187-mal gefragt. Ich weiß es nicht. Ducati kennt mich sehr gut. Ich hoffe, dass sie alle Vor- und Nachteile zusammenlegen und den Fahrer danach aussuchen. Nicht nur von den letzten vier oder fünf Rennen aus diesem Jahr, sondern indem sie sich die letzten beiden Saisons ansehen. Und dann hoffe ich, dass ich gut bei ihnen dastehe. Die Option mit Ducati läuft bis Ende Juni. Bis dahin muss ich mich gedulden, ob sie ja oder nein sagen, bis dahin kann ich mich nicht anderweitig umsehen. Ich habe auch andere Möglichkeiten, aber Ducati wäre



Danilo Petrucci

Geburtstag: 24.10.1990

Geburtsort: Terni (I)

Herkunftsland: Italien

KARRIERE

2007: SST600EM, Yamaha (27.)

2008: SST600EM, Yamaha (7.)

2009: SST600EM, Yamaha (4.)

2010: SST1000, Kawasaki (9.)

2011: SST1000, Ducati (2.)

2012: MotoGP, Ioda-Suter (19.)

2013: MotoGP, Ioda-Suter (17.)

2014: MotoGP, ART (20.)

2015: MotoGP, Ducati (10.)

2016: MotoGP, Ducati (14.)

2017: MotoGP, Ducati (8.)

2018: MotoGP, Ducati
(zurzeit 9.)

HOBBYS

Motocross, Fitness

„Drei Millimeter können den ganzen Unterschied machen“

die beste. Ich denke schon, dass das Ergebnis in Le Mans zumindest nicht nachteilig war.

Du und Jack Miller habt Jorge Lorenzo klar geschlagen. Könnte das eine Vorentscheidung bewirkt haben?

Es ist immer eine große Sache, vor den Werksfahrern ins Ziel zu kommen. Jorge ist ein großartiger Pilot, er hat viele Weltmeisterschaften gewonnen. Dass ich vor ihm ins Ziel kam, ist für den Geist sehr gut. Vielleicht ist sein Motorrad auch nicht zu hundert Prozent richtig für Jorge, ich kenne die Ducati nun seit drei Jahren. Die GP14, die ich zuerst gefahren bin, war noch das Modell vor der heutigen Entwicklung, von der heutigen Desmosedici würde ich sagen, dass sie Dovizioso, mir und Jack am besten liegt. Und unsere Gehaltsforderungen liegen deutlich unter der von Lorenzo. Das ist jetzt kein Witz, das kann auch viel ausmachen.

Wie siehst du dein Rennen in Le Mans im Nachhinein?

Es war ein wirklich gutes Rennen. Ich bin ja kein sonderlich guter Starter, aber ich war diesmal schon in der ersten Kurve Fünfter. Ich habe dann einen Fehler gemacht und bin etwas von der Strecke abgekommen, da haben mich Marc Márquez und Valentino Rossi überholt. Aber eine Kurve später hat Valentino einen Fehler gemacht, ich war wieder vorbei und konnte mit Marc mithalten. Dovizioso schien eine bessere Pace als wir zu haben, und mit dem mittleren Reifen vorne war ich mir über die Sicherheit nicht ganz im Klaren. Mit ihm war ich am Freitagnachmittag gestürzt, genauso wie Dovizioso im Rennen. So hatte ich im Kopf, dass dieser Reifen für die Renndistanz der bessere ist, aber ich mit ihm stürzen könnte. Deshalb habe ich den weicheren gewählt, auch auf das Risiko hin, dass er nicht so lange durchhalten wird. Aber mit ihm fühlte ich mich sicherer. Es war die richtige Wahl.

Hatte sich deine Taktik geändert, nachdem Dovizioso und Zarco gestürzt waren?

Ich fuhr hinter Marc Márquez her und ich kann nicht sagen, dass ich mich gerade komfortabel gefühlt habe. Aber ich war in der Lage, die Distanz gleich zu halten, ohne zu viel zu riskieren. In dem Moment, als ihm die Front in Turn 3 eingeklappt ist, habe ich mir gedacht, dass er doch arg am Limit fährt und in Schwierigkeiten ist. Wie ich dann gesehen habe, war er in solchen Schwierigkeiten, dass er eine Runde später fast den Rundenrekord gebrochen hat. Also war mir klar, dass er keine Probleme hat. Ich musste auch pushen, weil Valentino von hinten Druck gemacht hat. Ich konnte aber konstant weiterfahren, meine Reifen haben nicht viel nachgelassen. In den letzten fünf Runden habe ich dann gesehen, dass Valentino zwei Sekunden hintendran ist, Marc zwei Sekunden vorneweg, so habe ich eingesehen, dass der Sieg diesmal nicht drin ist. Da habe ich mir gesagt, dass der zweite Platz besser ist als das Kiesbett, und ein Podest hilft meiner Situation im Moment ohnehin.

Du musstest im Qualifying erst durch Q1 gehen, und hast dich danach für die erste Startreihe qualifiziert.

Das habe ich letztes Jahr auf dem Sachsenring auch bereits einmal geschafft. Da war es aber nass. In Le Mans habe ich ganz ehrlich nicht erwartet, dass ich es in die

„DIE GEHALTSFORDERUNGEN VON JACK MILLER UND MIR SIND DEUTLICH GERINGER ALS DIE VON LORENZO. DAS KÖNNTE VIEL AUSMACHEN.“

Daniilo Petrucci

erste Startreihe schaffe. Ich war zuvor zwar bereits nicht weit weg, aber ich habe noch etwas vermisst. In der Nacht von Freitag auf Samstag habe ich viel überlegt, was ich noch anders machen kann. Das habe ich dann ganz gut umgesetzt bekommen, und wir lagen auch bei der Abstimmung richtig.

Hast du nun eine Grundabstimmung, die auch bei den nächsten Rennen passen wird?

Ganz ehrlich hat mich selbst überrascht, wie gut ich in Le Mans zum Schluss zurecht kam. Wir sind mit der Front des Motorrads nur um drei Millimeter heruntergegangen, aber bei einem Motorrad mit 280 PS in dem heutigen MotoGP-Feld können einen drei Millimeter vom 13. Platz auf den zweiten nach vorne

bringen. Es mag merkwürdig sein, aber so ist es eben. Wir waren das ganze Wochenende da, aber ich habe irgendwie das letzte Prozent vermisst. So hatte ich dem Team fortwährend gesagt, dass wir etwas finden müssen. Dieses Irgendwas haben wir dann mit diesen drei Millimetern gefunden. Drei Millimeter verändern im Leben wenig, aber in einem MotoGP-Rennen können sie eine Menge ausmachen. Das Bike war dann wirklich gut.

Bist du mit dem bisherigen Saisonverlauf zufrieden?

Wir sind mit der momentanen Situation sehr glücklich, und wenn ich auf die bisherige Saison zurückschauen, bereue ich eigentlich nur, dass ich in Austin zu langsam war. Bei den anderen Rennen habe ich mein Bestes gegeben, und ich stehe nun auch in der WM nicht schlecht da.

Wird es in diesem Jahr noch möglich sein, Marc Márquez am WM-Titel zu hindern?

Ich denke, letztes Jahr hatte er auf mehr Strecken Probleme mit seinem Motorrad, mit den Yamaha oder den Ducati mitzuhalten, als dieses Jahr. Ich denke, Honda hat über den Winter einen großen Schritt nach vorn gemacht. Er kann deren Potenzial am besten nutzen, die anderen Honda sind weit weg von ihm. Die Honda ist besser geworden, aber er kann sie auch von allen am besten fahren, auf jeder Strecke und bei allen Bedingungen. Im Moment wüsste ich nicht, wer ihn stoppen soll. Er hat nach fünf Rennen 36 Punkte Vorsprung, so wird es für alle schwierig. Aber in Le Mans hatte Dovizioso eine noch bessere Pace, doch das war erst der Beginn des Rennens, und dann ist er gestürzt.

Was erwartest du von deinem Heimrennen in Mugello?

Letztes Jahr habe ich dort als Dritter auf dem Podest gestanden. Der zweite Platz und meine Pace in Le Mans haben mir im Vorfeld viel Selbstsicherheit gegeben. Auch das Team hat einen Superjob gemacht, so kann ich Mugello kaum erwarten. ■



Daniilo Petrucci (#9) gegen Marc Márquez: Gegner werden immer prominenter

MotoGP

Viñales Schnellster

Beim Test der MotoGP-Teams auf der neu asphaltierten Strecke von Barcelona fuhr Yamaha-Pilot Maverick Viñales Bestzeit.

Von: Imre Paulovits

Barcelona-Catalunya wurde komplett neu asphaltiert, dazu wurde die Tribüne in Turn 13 zurückversetzt und so zusätzlicher Sturzraum geschaffen, dass nicht mehr die Formel-1-Schikane gefahren werden muss. Turn 10 und 11 werden zwar nach dem Formel-1-Layout gefahren, der Asphalt wurde aber so angepasst, dass am Eingang kein Absatz mehr da ist.

Die Fahrer zeigten sich zufrieden mit den neuen Verhältnissen, testeten fleißig Reifenmischungen für Michelin und begannen Abstimmungsarbeiten für den Grand Prix in drei Wochen.

Dabei knackte Yamaha-Werkspilot Maverick Viñales als Einziger die 1:39er-Mauer und war mit 1:38,974 Schnellster. Dies ist deutlich schneller als die zuletzt gefahrenen Zeiten auf der alten Streckenvariante, letztes Jahr fuhr Dani Pedrosa in seiner Pole-Position-Runde 1:43,870.

Johann Zarco war Zweitschnellster vor Jorge Lorenzo, Cal Crutchlow, Andrea Dovizioso, Valentino Rossi und Marc Márquez. Das Team von Tom Lüthi blieb den Tests fern, in Mugello soll aber alles nach Plan laufen. ■



Maverick Viñales fuhr auf dem neuen Asphalt die erste Richtzeit für den GP

NACHRICHTEN

MOTOGP/FORMEL 1 Nach Valentino Rossi und Jorge Lorenzo darf ein weiterer MotoGP-Weltmeister einen Formel-1-Rennwagen testen: Marc Márquez wird am 5. Juni auf dem Red Bull Ring einen Torro Rosso mit Honda-Motor fahren. Das Probesitzen zum Anpassen des Cockpits hat der sechsfache Weltmeister bereits hinter sich, beim Test werden auch Mark Webber und Niki Lauda dabei sein. Ein absolutes Geschenk für die Fans: Der Eintritt zur Formel-1-Testfahrt des amtierenden Weltmeisters ist frei, alle Tribünen werden geöffnet sein!

MOTOGP Tito Rabat ist beim MotoGP-Test in Barcelona in der Zielkurve spektakulär

gestürzt, seine Avintia-Ducati fing dabei Feuer. Der 29-jährige Spanier hatte starke Schmerzen am linken Ellenbogen, es wurden aber keine Brüche, sondern ein drei Zentimeter langer Muskelriss festgestellt. Rabat will in Mugello fahren.

MOTO2 Nur eine Woche nach ihrem Test in Le Mans testeten Intact GP am Montag mit Marcel Schrötter und Xavi Vierge in Barcelona. „Dunlop hatte uns gebeten, auf dem neuen Asphalt Longruns mit den Reifen zu machen, die sie für den GP in drei Wochen vorbereitet haben. Außerdem haben wir unsere Tests für die Optimierung der Hinterradaufhängung fortgesetzt“, so Teamchef Jürgen Lingg.

Motorrad-WM

Vorschau GP Italien

ZEITPLAN

GP Italien/Mugello (alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 1. Juni 2018

9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.40	Moto2	1. freies Training
13.10–13.50	Moto3	2. freies Training
14.05–14.50	MotoGP	2. freies Training
15.05–15.50	Moto2	2. freies Training

Samstag, 2. Juni 2018

9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.40	Moto2	3. freies Training
12.35–13.15	Moto3	Qualifying
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.05–15.50	Moto2	Qualifying

Sonntag, 20. Mai 2018

8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 20 Rd.
12.20	Moto2	Rennen, 21 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 23 Rd.

STATISTIK

GP Italien/Mugello

Sieger 2017

Moto3: Andrea Migno (I), KTM
Moto2: Mattia Pasini (I), Kalex
MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati

Pole-Position 2017

Moto3: Jorge Martín (E), Honda, 1:57,176 (= 161,1 km/h)
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex, 1:51,679 (= 169,0 km/h)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha, 1:46,575 (= 177,1 km/h)

Schnellste Runde 2017

Moto3: Arón Canet (E), Honda, 1:57,071 (= 161,2 km/h)
Moto2: Thomas Lüthi (CH), Kalex, 1:52,084 (= 168,4 km/h)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha, 1:47,643 (= 175,4 km/h)

Rundenrekord

Moto3: Arón Canet (E), Honda, 1:57,071 (= 161,2 km/h) (2017)
Moto2: Thomas Lüthi (CH), Kalex, 1:52,084 (= 168,4 km/h) (2017)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:47,639 (= 175,4 km/h) (2013)

STAND DER MOTORRAD-WM 2018

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	95
2.	Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	59
3.	Johann Zarco (F)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	58
4.	Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	56
5.	Danilo Petrucci (I)	Alma Pramac Racing	Ducati D16 GP 18	54
6.	Jack Miller (AUS)	Alma Pramac Racing	Ducati D16 GP 18	49
7.	Andrea Iannone (I)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	47
8.	Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V	46
9.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP 18	46
10.	Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	29

Moto2

1.	Francesco Bagnaia (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	98
2.	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM	73
3.	Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	67
4.	Lorenzo Baldassarri (I)	Pons HP40	Kalex	64
5.	Mattia Pasini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex	58
6.	Xavi Vierge (E)	Dynavolt Intact GP	Kalex	52
7.	Joan Mir (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	48
8.	Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	37
9.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Ajo	KTM	37
11.	Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	KTM	16

Moto3

1.	Marco Bezzecchi (I)	Prüstel GP	KTM	63
2.	Fabio di Giannantonio (I)	Del Conca Gresini Moto3	Honda	59
3.	Arón Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	56
4.	Jorge Martín (E)	Del Conca Gresini Moto3	Honda	55
5.	Andrea Migno (I)	Angel Nieto Team	KTM	45
6.	Marcos Ramírez (E)	Bester Capital Dubai	KTM	37
7.	Niccolò Antonelli (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda	37
8.	Philipp Öttl (D)	Südmittel Schedl GP Racing	KTM	36
9.	Jakub Kornfeil (CZ)	Prüstel GP	KTM	36
10.	Enea Bastianini (I)	Leopard Racing	Honda	33

Walter Scheimann wurde 1963 und 1964 Deutscher Meister in zwei Klassen



ARCHIV

Meister aus dem Norden

Walter Scheimann gewann fünf deutsche Meistertitel und war der erste deutsche Privatfahrer, der es aufs Podest bei einem WM-Lauf der Königsklasse schaffte. Der Bremer ist mit 83 Jahren verstorben.

Von: Imre Paulovits

Eigentlich war Walter Scheimann, der sein ganzes Leben im Bremer Stadtteil Grolland wohnte, alles andere als der typische Motorrad-Rennfahrer. Mit seiner Brille wirkte er eher wie ein Buchhalter oder ein Lehrer, dazu liebte er klassische Musik und Ölmalerei. Doch er

war ein unerschrockener Draufgänger und hatte ein technisches Wissen, mit dem er es in der Zeit der Privatfahrer in den 1960er-Jahren bis ganz an die Weltspitze brachte.

Scheimann, Jahrgang 1934, war bereits mit acht Jahren Kriegswaise. So war es verständlich, dass seine Mutter von seiner Liebe zu Motorrädern, die während seiner Lehrzeit als Autolackierer aufflammte, nicht begeistert war. Als Scheimann den Motorentuner Günther Warnecke kennenlernte, war es endgültig um ihn geschehen, und er begann 1955 mit 21 Jahren mit dem Rennfahren.

Ab 1960 hatte er eine internationale Lizenz, gab seinen Beruf auf und konzentrierte sich ganz auf das Rennfahren. 1963 wurde

er mit einer Honda Deutscher Meister bei den 125ern und mit einer Norton bei den 500ern, was er 1964 wiederholte.

Walter Scheimann etablierte sich zu dieser Zeit auch bei den internationalen Rennen bis ganz an die Spitze. 1962 lieferte er sich mit der 500er beim Eifelrennen einen erbitterten Kampf mit dem Südafrikaner Paddy Driver um den Sieg und stellte dabei auf der Nürburgring-Südschleife einen neuen Rundenrekord auf.

Neben Hailwood und Agostini

Drei Jahre später war er beim Grand Prix von Deutschland an gleicher Stelle der beste Privatfahrer und durfte sich neben Mike Hailwood und Giacomo Agostini mit ihren MV Agustas aufs Siegerpodest stellen. Damit war Walter Scheimann der erste deutsche Privatfahrer, der es auf das WM-Treppchen der Königsklasse schaffte, und der erste Deutsche, der es acht Jahre nach BMW-Werksfahrer Walter Zeller erstmals wieder schaffte, dass bei der Siegerehrung der höchsten Klasse die deutsche Flagge hochgezogen wurde. Im Jahr zuvor hatte er auf der Solitude bereits bei den 125ern mit seiner Zweizylinder-Honda neben den beiden Werksfahrern Jim Redman und Luigi Taveri mit ihren Vierzylindern auf dem Podest gestanden.

All das blieb bei den Werken nicht unbemerkt. Yamaha legte dem Bremer nach seinem Podest auf dem Nürburgring einen Werksvertrag vor, doch schon eine Woche später stürzte er im Training auf dem Salzburgring, zog sich dabei komplizierte Brüche und Wirbelerkrankungen zu und lag zwei Wochen im Koma. Damit war der Traum von der Werksfahrer-Karriere bei den Japanern vorbei.

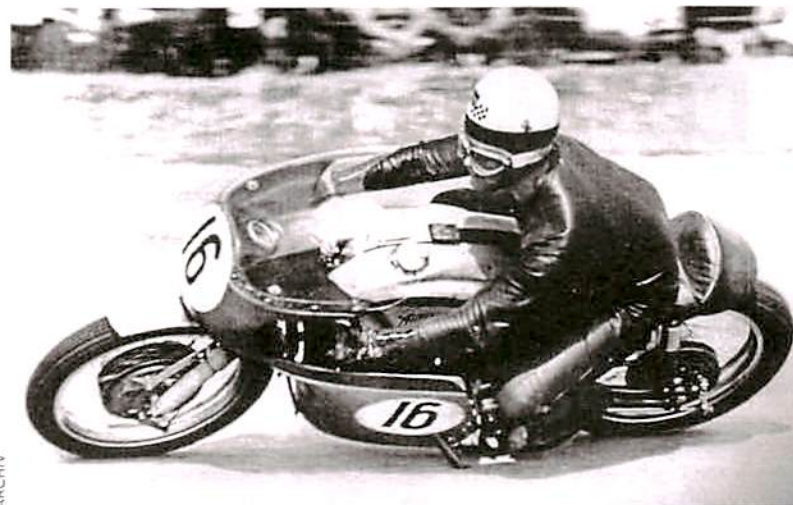
Walter Scheimann fing sich zwar wieder und arbeitete sich wieder nach oben, doch die Lockerheit und die Angriffslust waren nicht mehr wie früher. Seine technische Perfektion bei der Maschinenvorbereitung und sein genauso ausgefeilter Fahrstil sorgten jedoch dafür, dass er in der WM 1967 in Monza und 1968 in Barcelona jeweils Vierter bei den 125ern wurde und 1966 mit seiner Norton in Monza auf den Fünften Platz fuhr. Dazu holte sich der Bremer 1967 mit der Norton seinen fünften deutschen Meistertitel.

Zeitlebens Motorradfahrer

Ende 1970 hängte Walter Scheimann seinen Helm an den Nagel, nahm seinen Beruf als Lackierer wieder auf, machte die Meisterprüfung und sich danach mit einer eigenen Lackiererei selbstständig. Durch dieselbe technische Perfektion, mit der er einst seine Motorräder vorbereitet hatte, wurde diese zu einer renommierten Adresse. Nachdem er den Betrieb 1995 verkauft hatte, genoss Walter Scheimann seinen Ruhestand und fuhr bei schönem Wetter noch immer leidenschaftlich gerne Motorrad.

Wie er schon zu seiner aktiven Zeit nicht durch große Worte, sondern durch Taten aufgefallen war, machte Walter Scheimann auch im Alter kein großes Aufsehen um seine Person. Wer ihn aber in Bremen besuchte, bekam die schönsten Anekdoten aus einer Zeit des Motorsports erzählt, in der Privatfahrer mit viel Können und Aufopferung auch international mitmischen konnten.

Nun sind diese Geschichten verstummt, denn am 23. April dieses Jahres verstarb Walter Scheimann im Alter von 83 Jahren. ■



Mit seiner 500er Norton fuhr Walter Scheimann 1965 aufs WM-Podest

ARCHIV



Fliegender Holländer

Jonathan Rea hätte bei seinem Heimrennen in Donington Park einen neuen Superbike-WM-Rekord schreiben können. Doch stattdessen holte sich Michael van der Mark auf der Yamaha einen Doppelsieg.

Von: Imre Paulovits

Das Fest war angerichtet. Auf den Hügeln rund um den Donington-Kurs wurden überall nordirische Flaggen geschwenkt, die Fans waren in Scharen gekommen, um mitzuerleben, wie Jonathan Rea Geschichte schreibt und Carl Fogarty bei der Zahl der Siege als erfolgreichsten Fahrer der Superbike-WM ablöst.

Doch zunächst stellte Reas Teamkollege Tom Sykes einen neuen Rekord auf, mit seiner 44. Pole-Position verdrängte er Troy Corser als den bislang erfolgreichsten Qualifyer der Superbike-WM-Geschichte. Der heute 46-jäh-

rige Australier klopfte seinem Nachfolger gut gelaunt auf die Schulter, als er ihm gratulierte.

Yamaha überrascht

Als das Rennen losging, bekriegen sich die beiden Kawasaki-Werkspiloten auch, als gäbe es kein Morgen, weder Tom Sykes, der hier zwischen 2013 und 2017 neunmal gewonnen hat, noch Rea, der letztes Jahr im zweiten Rennen die Siegesserie seines Teamkollegen beendet hat, wollten klein beigeben. Doch plötzlich mischte sich eine Yamaha in den Führungskampf mit ein, und während die beiden Kawasaki-Piloten miteinander beschäftigt waren, zog Michael van der Mark vorn davon.

Der 25-jährige Holländer hatte auf den neuen Pirelli-Hinterreifen mit der größeren Auflagefläche gesetzt, und wie sich zeigte, war er damit bestens bedient. Nachdem sich Rea vor seinen Teamkollegen setzen konnte, versuchte er in den letzten drei Runden die Sekunde wegzuknabbern, die van der Mark enteilt war, doch der

„MICHAEL WAR IN DEN ERSTEN BEIDEN SEKTOREN UNHEIMLICH STARK.“

JONATHAN REA

Holländer behielt die Nerven und brachte den Sieg heim – seinen ersten, den ersten von Yamaha seit Rückkehr mit der neuen R1 in die Superbike-WM und den ersten eines Holländers überhaupt in der Geschichte der Superbike-WM. „Michael ist unheimlich gut gefahren“, zollte ihm Weltmeister Jonathan Rea Respekt. „Er war in den ersten beiden Sektoren unheimlich schnell. Dazu hat er, als er erkannt hat, dass Tom Sykes Probleme bekommt, eine Runde richtig gepusht und sich den Vorsprung herausgefahren, den ich nicht mehr einholen konnte, so sehr ich auch am Limit fuhr.“

Im zweiten Rennen sollten es die beiden schwerer haben, muss-

ten sie doch durch die umgedrehte Startaufstellung aus der dritten Startreihe losfahren. Dazu hatten alle von van der Marks Reifenwahl gelernt, nun waren neben van der Mark auch sein Teamkollege Alex Lowes, die beiden Ducati-Werkspiloten und auch Jonathan Rea und die beiden Pucetti-Kawasaki-Fahrer Leon Haslam und Toprak Razgatlioglu mit der Pirelli-Neuentwicklung unterwegs. Doch auch diese Aufgabe löste Jung-Sieger Michael van der Mark mit Bravour. Während Tom Sykes als Einziger der Spitzengruppe mit den Reifen wie am Samstag unterwegs war und mit ihnen immer weiter zurückfiel, schloss van der Mark gemeinsam mit Rea zum führenden Alex Lowes auf, und als es darauf ankam, hatte wieder van der Mark die meisten Reserven.

Das war zum Schluss aber nicht die einzige Überraschung. Toprak Razgatlioglu, der am Samstag in der letzten Runde von seinem vorübergehenden Teamkollegen abgeräumt wurde, wurde zum Rennende immer stärker und verdrängte den Weltmeister



Das gibt es doch nicht: Rookie Toprak Razgatlioglu (#54) drückt sich an Weltmeister Rea (#1) vorbei und holt Platz 2



Alle Achtung: Leon Camier kam mit Schmerzen zurück und holte P10 und P8



Van der Mark: Zwei Mal Siegestaumel

gar auf Platz 3. „Toprak ist unglaublich gut gefahren“, zeigte der sich sportlich. „Ich hatte schon im Winter gesagt, dass der Junge noch viel zeigen wird, er hat eine unglaubliche Motorradbeherrschung.“

Doch auch so ging Rea als Sieger aus seinem Heim-Wochenende hervor. Denn seine WM-Verfolger lagen in Donington hinter ihm, und sein Vorsprung an der WM-Spitze ist auf 64 Punkte angewachsen. Da können er und seine Fans sich beim Rekord getrost noch etwas gedulden.

Ducati in Sorgen

Die Ducatis hatten in Donington ein rabenschwarzes Wochenende. Marco Melandri stürzte im ersten Rennen, konnte aber weiterfahren und wurde 22., auch im zweiten Rennen war für den Italiener nicht mehr als P11 drin. Michael Ruben Rinaldi wurde im ersten Rennen 12., im zweiten ging sein Motorrad auf dem Startplatz aus. Und auch Xavi Forés, bislang regelmäßig bester Nicht-Werksfahrer, sah das Ziel gleich in beiden

Rennen nicht. Chaz Davies wurde im ersten Rennen Achter, büßte aber fast eine Sekunde pro Runde auf den Sieger ein, zumindest im Rennen am Sonntag fand der Vizeweltmeister einigermaßen zu der Abstimmung, nach der er das ganze Wochenende gesucht hatte. „Vor allem zu Beginn der Rennen hat sich unser Motorrad sehr schwer angefühlt und ich musste um jeden Platz hart kämpfen“, gab Davies zu. „Am Sonntag war es deutlich besser und ich konnte zum Schluss sogar auf die Spitzengruppe aufschließen. Mehr als dieser fünfte Platz war wirklich nicht drin. Wir müssen uns klar verbessern. Ich hoffe, dass wir in Brünn besser dastehen.“

Und dann waren da noch die vielen Wildcards aus der BSB. Deren Entdeckung des Jahres, der 21-jährige Bradley Ray, der zeigte, dass man auch mit weniger Elektronik, als sie die WM-Superbikes haben, in Donington schnell fahren kann, holte in beiden Rennen Punkte und sorgte dafür, dass Suzuki nun als achttes Werk in der WM-Tabelle geführt wird. ■

DREI FRAGEN AN MICHAEL VAN DER MARK



WIE FÜHLST DU DICH NACH DIESEM DOPPELSIEG?

Es ist unglaublich. Zuerst mein erster

Superbike-WM-Sieg, der erste für Yamaha, und dann gleich der zweite einen Tag später. Wir haben dazwischen nur eine Kleinigkeit verändert. Ich musste von P9 losfahren, ich versuchte einfach, ruhig zu bleiben und einen sauberen Weg durch die Menge zu finden. Mein Teamkollege Alex Lowes hat das Rennen lange Zeit angeführt, er hatte eine gute Pace, so bin ich ihm zunächst hinterhergefahren, als ich dran war. Als dann Johnny Rea zu uns stieß, habe ich es geschafft, mich an die Spitze zu setzen und etwas wegzufahren. Ich hätte nie gedacht, dass nach dem ersten Sieg gleich der zweite folgen wird.

WAS WAR DAS SCHWIERIGSTE AN DIESEM WOCHENENDE?

Am Sonntag habe ich mich nicht so wohlgefühlt wie am Samstag, denn der Wind war stärker und er hat mich mehr behindert. Aber als ich erst einmal eine freie Strecke vor mir hatte, konnte ich mich besser auf meine Linie konzentrieren und vorne wegfahren.

UND DER ZWISCHENZEITIG EINSETZENDE REGEN?

Der hat mich schon etwas beunruhigt. Alle wussten, dass Regen kommt, aber niemand wusste wann. Ich sah die Regentropfen, und Alex und Johnny wurden langsamer, so orientierte ich mich an ihnen. Aber die Strecke war so warm, dass die wenigen Tropfen Wasser schnell wieder verdunstet sind.

Supersport-WM

Cortese: Sieg, WM-Führung

Mit seinem zweiten Saisonsieg übernahm Sandro Cortese in Donington die Tabellenführung der Supersport-WM.

Von: Imre Paulovits

Wenn er sich freut, wird sein Gesicht zu dem eines kleinen Jungen. Sandro Cortese grinste und strahlte übers ganze Gesicht, nachdem er im Parc fermé den Helm abgenommen hatte. „Es war ein super Wochenende“, sprudelte es aus ihm hervor. „Wir haben viel an dem Motorrad gearbeitet, um es bei dem starken Wind abgestimmt zu bekommen. Wir haben in die goldrichtige Richtung gearbeitet, denn im Warm-up war ich gleich schneller als im Qualifying.“

Auch seine Startschwäche hat Cortese mittlerweile abgelegt, und so war er von Beginn an an Imola-Sieger Jules Cluzel dran. Kurz vor Rennmitte setzte sich der Deutsche mit einem entschlossenen Manöver im Old Hairpin an die Spitze und ließ sich von dort nicht mehr verdrängen. „Ich habe das Rennen richtig genossen. Nachdem ich an Cluzel vorbei war, habe ich versucht, meine Pace zu fahren, und konnte mich auch absetzen. Ich bin megahappy, wieder ganz oben zu stehen und freue mich schon auf Brünn.“

Randy Krummenacher kämpfte mit Weltmeister Lucas Mahias um den vierten Platz, und trotz eines gewaltigen Rutschers konnte er ihn halten. „Ich hatte zum Schluss den hinteren Grip verloren, obwohl wir das Motorrad mehr auf Renndistanz als auf Angriff abgestimmt hatten.“



Durchgesetzt: Sandro Cortese (#11)

Thomas Gradinger fuhr in Donington mit Platz 8 sein bestes Saisonresultat heraus. Schon zuvor hatte sich der IDM-Supersport-Meister von 2017 erstmals für Q2 qualifiziert. Dann war der 21-jährige Österreicher zu übermotiviert, stürzte im Warm-up, die Crew konnte die Yamaha aber für das Rennen hinbekommen. „Umso mehr bin ich ihnen für dieses Ergebnis Dank schuldig.“ ■

Superstock-1000-EM

Markus Reiterberger wieder klar überlegen

Auch in Donington wurde die deutsche Hymne zweimal gespielt. Nach Sandro Cortese gewann auch Markus Reiterberger.

Von: Imre Paulovits

Er freute sich auf dem Siegerpodest wie ein Kind, denn irgendwie werden von Markus Reiterberger die Siege schon erwartet. Wie schwierig es sein kann, wenn nicht alles passt, hatte er vor zwei Wochen in Imola erfahren müssen, doch in Donington ließ der 24-Jährige der Konkurrenz nicht die geringste Chance. „Ich habe gleich zu Beginn versucht wegzufahren, aber Maximilian Scheib konnte doch dranbleiben“, erzählte „Reiti“ nach dem Rennen. „Ich hatte mir aber keine Sorgen gemacht, denn ich wusste, dass er das nicht durchhalten wird. Dann hatte ich mit einem Schlag einen Riesenvorsprung, denn er ist konditionell eingegangen.“

Dass Reiterberger in Donington wieder zu alter Stärke auftrumpfen konnte, hatte er neben seiner Truppe auch den Öhlins-Leuten zu verdanken. „Wir haben das Motorrad wieder in den Bereich gekriegt, in dem ich schnell fahren konnte, und hatte richtig Spaß auf dem Bike“, freute sich Reiterberger. „Es freut mich besonders, dass ich hier gewinnen konnte, wo Ralf Waldmann seinen letzten GP-Sieg feiern konnte. Ich weiß, wie viel er ihm bedeutet hatte, es ist sehr schade,

dass er bei diesem nicht mit dabei sein konnte.“

Jan Bühn fuhr in Donington mit Platz 8 sein bestes Saisonergebnis ein. „Darüber kann ich mich richtig freuen, denn ich war noch nie in Donington“, so der zweite Van-Zon-alpha-Racing-Pilot. „Leider ist uns durch den Regen viel Abstimmungszeit verloren gegangen. Aber ich denke, wir sind auf dem richtigen Weg, und in Brünn haben wir bereits getestet, ich denke, da werden wir richtig gut vorbereitet sein.“ ■



Markus Reiterberger: Abstimmung und Überlegenheit wiedergefunden

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM:

War Ana Carrasco mit ihrer Kawasaki, deren Motor genauso bei Akira in Frankreich aufgebaut wird wie die Superbike-Motoren des Werksteams, schon in Imola eine Macht für sich, hängte sie die Herren der Schöpfung in Donington erst recht ab. Vom Start weg zog sie unaufhaltsam davon und hatte im Ziel mehr Vorsprung vor dem Zweiten als dieser vor dem Neunten. Jan-Ole Jähnig hielt sich gut im Verfolgerpulk und wurde schließlich Siebter. Luca Grünwald musste Donington erst lernen, konnte sich dann nicht für Q2 qualifizieren und musste so von Startplatz 14 aus ins Rennen gehen. „Da waren die ersten zwei Runden etwas schwierig, und als ich vorn in der zweiten Verfolgergruppe angekommen bin, war es einfach nicht möglich, die Lücke nach vorne zuzufahren. Immerhin bin ich in der Meisterschaft noch immer Zweiter, wenn der Abstand nach vorn nun auch groß geworden ist, Mal sehen, ob jetzt bei den Regeln etwas passiert, denn die Kawasaki waren in Donington klar überlegen.“ Maximilian Kappler ging vom 19. Startplatz aus ins Rennen und konnte sich bis zum undankbaren 16. Platz vorkämpfen.

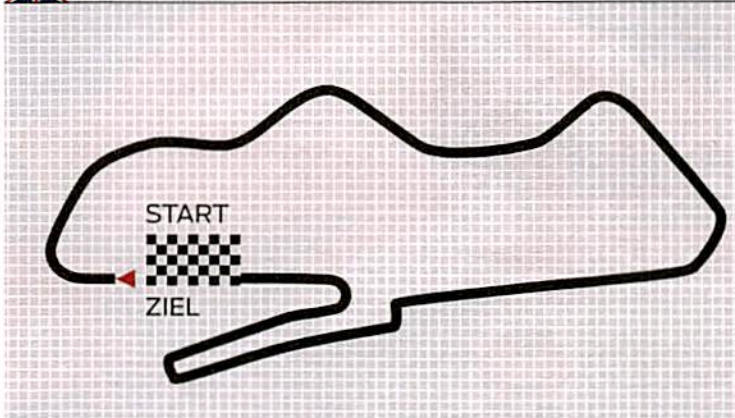
SUPERBIKE-WM: Das Triple-M-Honda-Team aus Frankfurt musste auch in Donington erkennen, dass die Lehrzeit in der Superbike-WM eine harte ist. Vor allem, wenn auch noch starke einheimische Piloten mitmischen. Patrick Jacobsen konnte sich immerhin als 19. qualifizieren und erkämpfte sich im ersten Rennen einen Punkt. Im zweiten lag er in der letzten Runde auf P14, doch im Schlussspurt wurde er auf den undankbaren 16. Platz verwiesen. „Im Nassen konnte ich Top-10-Zeiten fahren, aber im Trockenen hatte ich einfach nicht den Grip-Level der anderen Honda-Piloten. Ich denke, wenn wir den finden, wären wir ein ganzes Stück weiter vorn“, so der Amerikaner. „Aber in Brünn haben wir bereits getestet, bin gespannt, wie es dort läuft.“

SUPERBIKE-WM 2018 RESULTATE

DONINGTON PARK (GB) 4,023 KM



STRECKE



ERGEBNIS 1. RENNEN

Donington (GB): 26. Mai 2018; 11. WM-Lauf; 92,529 km über 23 Rdn. à 4,023 km; 25 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 18 Grad; Asphalt: 30 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	23	33:56,530	1:28,087	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+1,136	1:27,974	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+2,193	1:28,080	16
4. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	23	+6,642	1:28,101	13
5. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	23	+7,331	1:28,311	11
6. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	23	+13,374	1:28,480	10
7. Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	23	+15,992	1:28,486	9
8. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	23	+18,532	1:28,660	8
9. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+20,478	1:28,438	7
10. Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR SP2	23	+20,634	1:28,799	6
11. Jordi Torres (E)	MV Agusta 1000 F4	23	+22,503	1:28,923	5
12. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale R	23	+33,250	1:29,143	4
13. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	23	+33,771	1:29,261	3
14. Bradley Ray (GB)	Suzuki GSX-R 1000	23	+36,715	1:29,963	2
15. Patrick Jacobsen (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	23	+38,850	1:29,591	1
16. Jake Gagne (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	23	+42,536	1:29,727	-
17. Luke Mossey (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+42,682	1:29,686	-

SUPERSPORT-WM

Donington (GB): 27. Mai 2018; 6. WM-Lauf; 80,460 km über 20 Rdn. à 4,023 km; 27 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 22 Grad; Asphalt: 32 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R6	30:30,800
2. Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	+1,377
3. Raffaele de Rosa (I)	MV Agusta F3 675	+2,676
4. Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF-R6	+4,618
5. Lucas Mahias (F)	Yamaha YZF-R6	+5,059
6. Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R6	+7,003
7. Ayrton Badovini (I)	MV Agusta F3 675	+14,685
8. Thomas Gradinger (A)	Yamaha YZF-R6	+16,315
9. Sheridan Morais (SA)	Kawasaki ZX-6R	+24,345
10. Andrew Irwin (GB)	Honda CBR 600 RR	+25,107

WM-STAND FAHRER

1. Cortese	102 Punkte
2. Cluzel	95
3. Krummenacher	94
4. Mahias	90
5. Caricasulo	79
6. De Rosa	67
10. Gradinger	30

SUPERPOLE (2 LÄUFE)

1. Sykes	1:26,663
2. Rea	1:26,956
3. Baz	1:27,348
4. Savadori	1:27,355
5. Lowes	1:27,422
6. van der Mark	1:27,472
7. Laverty	1:27,508
8. Razgatlioglu	1:27,631
9. Davies	1:27,749
10. Ray	1:27,946
11. Haslam	1:27,967
12. Melandri	1:28,130
13. Camier	1:28,108
14. Torres	1:28,230
15. Rinaldi	1:28,376
16. Mossey	1:28,885
17. Jezek	1:28,958
18. Mercado	1:28,969
19. Jacobsen	1:29,119
20. Ramos	1:29,172

WM-STAND FAHRER

1. Rea	245 Punkte
2. Davies	181
3. van der Mark	163
4. Sykes	163
5. Melandri	136
6. Forés	124
7. Lowes	118
8. Razgatlioglu	78
9. Baz	67
10. Torres Baz	64
11. Camier	56
12. Savadori	53

WM-STAND HERSTELLER

1. Kawasaki	263 Punkte
2. Ducati	224
3. Yamaha	182
4. Aprilia	76
5. Honda	71

ERGEBNIS 2. RENNEN

Donington (GB): 27. Mai 2018; 12. WM-Lauf; 92,529 km über 23 Rdn. à 4,023 km; 25 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 23 Grad; Asphalt: 33 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	23	34:02,406	1:28,195	25
2. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	23	+2,328	1:28,088	20
3. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+2,614	1:27,983	16
4. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	23	+2,894	1:28,284	13
5. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	23	+4,797	1:28,217	11
6. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+8,224	1:28,314	10
7. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	23	+9,169	1:28,258	9
8. Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR SP2	23	+18,488	1:29,068	8
9. Jordi Torres (E)	MV Agusta 1000 F4	23	+19,964	1:29,029	7
10. Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	23	+20,207	1:29,124	6
11. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	23	+23,803	1:28,749	5
12. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	23	+28,845	1:29,183	4
13. Jake Gagne (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	23	+29,741	1:29,381	3
14. Luke Mossey (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+31,156	1:29,127	2
15. Bradley Ray (GB)	Suzuki GSX-R 1000	23	+33,321	1:29,248	1
16. Patrick Jacobsen (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	23	+34,175	1:29,436	-
17. Ondrej Jezek (CZE)	Yamaha YZF-R1	23	+47,350	1:29,809	-

SUPERSPORT-300-WM

Donington (GB): 27. Mai 2018; 4. WM-Lauf; 52,299 km über 13 Rdn. à 4,023 km; 39 Fahrer gestartet, 29 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 23 Grad; Asphalt: 32 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Ana Carrasco (E)	Kawasaki Ninja 400	22:33,497
2. Dorren Loureiro (RSA)	Kawasaki Ninja 400	+4,602
3. Borja Sanchez (E)	Kawasaki Ninja 400	+4,965
4. Enzo De La Vega (F)	Kawasaki Ninja 400	+5,114
5. Koen Meuffels (NL)	KTM RC 390 R	+5,458
6. Scott Deroue (NL)	Kawasaki Ninja 400	+5,530
7. Jan-Ole Jähnig (D)	KTM RC 390 R	+5,984
8. Mika Perez (E)	Kawasaki Ninja 400	+6,134
10. Luca Grünwald (D)	KTM RC 390 R	+11,783
16. Maximilian Kappler (D)	KTM RC 390 R	+26,981

WM-STAND

1. Carrasco	73 Punkte
2. Grünwald	51
3. Deroue	46
4. Sanchez	42
5. Loureiro	42
9. Jähnig	27
21. Kappler	5

SUPERSTOCK-1000-EM

Donington (GB): 27. Mai 2018; 4. WM-Lauf; 60,345 km über 15 Rdn. à 4,023 km; 16 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 23 Grad; Asphalt: 32 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	22:31,144
2. Maximilian Scheib (RCH)	Aprilia RSV4 RF	+4,148
3. Roberto Tamburini (I)	BMW S 1000 RR	+4,166
4. Luca Vitali (I)	Aprilia RSV4 RF	+11,018
5. Florian Marino (F)	Yamaha YZF-R1	+11,419
6. Federico Sandi (I)	Ducati Panigale R	+14,408
7. Riccardo Russo (I)	Kawasaki ZX-10RR	+23,452
8. Jan Böhn (D)	BMW S 1000 RR	+28,935
10. Eric Vionnet (CH)	BMW S 1000 RR	+33,361
14. Valentin Suchet (CH)	Kawasaki ZX-10RR	+1:02,806

EM-STAND FAHRER

1. Reiterberger	86 Punkte
2. Tamburini	76
3. Scheib	65
4. Sandi	52
11. Böhn	16
15. Vionnet	9
20. Suchet	5



Das allergrößte Comeback

Nach elf Jahren Abwesenheit kehrte Mike Hailwood 1978 auf die Isle of Man zurück, gewann das TT-FI-Rennen und wurde zum zehnten Mal Weltmeister. Es war das größte Comeback in der Geschichte des Motorsports.

Von: Imre Paulovits

Der Jubel der Zuschauer übertönte das dumpfe Grollen der Ducati. Überall um den Kurs standen sie auf, als ihr Idol in der sechsten und letzten Runde uneinholbar vorne lag und dem Sieg entgegenfuhr. „Mike the Bike“ war wieder da, er hatte auch in elf Jahren Abstinenz nichts von seinem Können eingüßt und überstrahlte sie alle.

Hailwood hatte bei seinem Formel-1-Unfall 1974 auf dem Nürburgring ein zertrümmertes linkes Knie und ein ebensolches rechtes Sprunggelenk davongetragen, sein rechter Knöchel war zusammengestaucht, abgesenkt und steif, womit eine Fortsetzung seiner Autokarriere ausgeschlossen war. Er zog mit seiner Familie nach Neuseeland und betätigte sich dort im Marine-Geschäft. Doch so richtig erfüllt war er davon nicht. Sein ganzes Leben hatte er im Motorsport verbracht, und vor allem das Fahrerlager-Leben aus seiner Motorradzeit vermisste er schmerzlich.

So musste er nicht zweimal gefragt werden, als er im Frühjahr 1977 zu einem Classic-Meeting nach Amaroo Park in Australien eingeladen wurde. Beim Keith Campbell Memorial wurde er auf einer Norton Manx Zweiter hinter Jim Scaysbrook auf einer 630ccm-

„DIE DUCATI IST EINER DIESER GUTEN, ALTMODISCHEN VIERTAKTER, MIT DENEN ICH GERNE WIEDER FAHREN WÜRD E.“

Mike Hailwood

Matchless-G-50. Das Rennfieber war wieder entfacht, und die zwei Männer freundeten sich miteinander an. So sehr, dass sie im Oktober mit einer Ducati 750 SS zusammen das Castrol-6-Stunden-Rennen in Amaroo Park fuhren und den zweiten Platz in der 750er-Klasse belegten.

Mike Hailwood hatte auch den Britischen Grand Prix in Silverstone besucht, und dort traf er auf

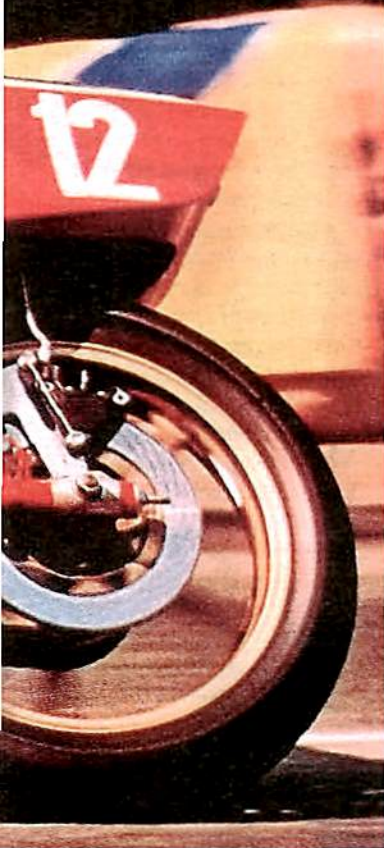
Steve Wynne, der beim TT-FI-Support-Rennen mit seinem Fahrer Roger Nicholls eine NCR-Ducati einsetzte. „Das ist einer der guten, altmodischen Viertakter, mit dem ich gern wieder fahren würde“, hatte Mike Hailwood gesagt, als er das Motorrad sah.

Wynne und Hailwood wurden sich schnell einig, dass sie 1978 gemeinsam die TT fahren würden. Der Motorradhändler aus Manchester beschaffte sich von NCR, dem Quasi-Werksteam der Bolognaer, drei Langstrecken-Ducatis und baute sie für die TT um. Hailwood wollte zunächst für den Fall eines eventuellen Misserfolgs erst unter Pseudonym fahren, doch dann wurde er überredet, als Galionsfigur für dieses Event herzuhalten.

Gründliche Vorbereitung

Hailwood kam bereits im Frühjahr 1978 nach England, um sich auf die

Ein Bild, das zur ewigen Legende wurde: Mike Hailwood wie aus einem Guss mit der rot-weiß-grünen Königswellen-Ducati auf der TT



DUCATI

ERGEBNIS TT FI 1978

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Mike Hailwood (GB)	Ducati	2:05:10,2
2. John Williams (GB)	Honda	+1:59,4
3. Ian Richards (GB)	Kawasaki	+2:57,4
4. Helmut Dähne (D)	Honda	+3:16,6
5. Alex George (GB)	Triumph	+3:18,0

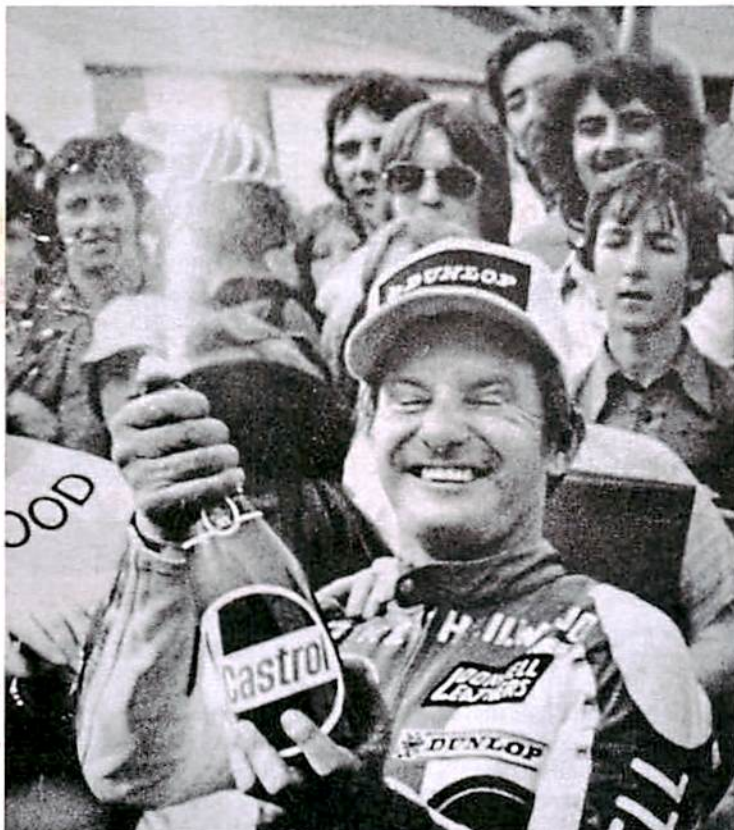
TT vorzubereiten und zu trainieren. Er war 38 Jahre alt, sein letztes Motorradrennen hatte er sieben Jahre zuvor auf einer 750er BSA bestritten. Er fuhr viele Runden mit Auto und Straßen-Motorrad um den Snaefell Mountain Course, um sich wieder alle Punkte einzuprägen. Und als am 3. Juni das TT-F1-Feld auf die 364 Kilometer lange Reise geschickt wurde, war er bereit.

Phil Read startete als Vorjahres-Sieger als Erster, Hailwood hatte die Startnummer 12 (die Anzahl seiner TT-Siege zuvor) und legte so 50 Sekunden nach dem Honda-Werksfahrer los. Bereits in der zweiten Runde hatte Hailwood Read überholt, beim Tankstopp wurde Read schneller abgefertigt und war auf der Strecke wieder vorn. Hailwood war wie-



CASTROL

Gehetzt: Hailwood (#12) holte Read (#1) ein, der überdrehte die Honda völlig



CASTROL

Völlig aufgelöst: Mike Hailwood feiert seinen überraschenden Sieg ausgelassen



HONDA

Wie in einer ganz anderen Zeit: Hailwood bei der TT 1967 mit der 500er Honda

der dran. Und obwohl er mit der Ducati in Wirklichkeit bereits 50 Sekunden Vorsprung hatte, versuchte Read alles, um mit ihm mitzuhalten. In der Verzweiflung überdrehte er den Vierzylinder regelmäßig, und dieser hauchte in der vorletzten Runde seinen Geist aus. Hailwood stellte noch mit 110.627 mph einen neuen absoluten Rundenrekord auf und gewann zwei Minuten vor dem zweiten Honda-Werksfahrer John Williams.

Schaut man sich heute die Filmaufnahmen von Mike Hailwoods Siegesfahrt an, verblassen alle heutigen TT-Stars. Wie er in jeder Runde in jeder einzelnen Kurve vom weißen Randstreifen am Kurveneingang genau über den idealen Scheitelpunkt zu dem am Kurvenausgang fährt, ist die Präzision eines absoluten Meisters. Dass er dabei auf dem Straßenkurs das späte, schnelle Einlenken so vollführt, wie es heute für das schnelle Fahren auf permanenten Rennstrecken gelehrt wird, und selbst die bekannt auf Stabilität ausgelegte Ducati wie ein leichtes Grand-Prix-Motorrad blitzschnell umlegt, zeigt seine ganze Virtuosität auf. Wenn heute mit über 200 PS auch viel spektakulärer um den Mountain Course getanz wird – diese Präzision bringt niemand mehr auf.

Genauso locker gewann Hailwood mit der Ducati auch das Post-TT-Race in Mallory Park, wo er wie bei einer Sonntags-Ausfahrt wirkte, dabei aber alle Viertakt-Spezialisten der Insel überholte und stehen ließ.

Abschied und Tragödie

1979 kehrte Hailwood noch einmal zur TT zurück, doch die Werks-Ducati, die ihm dafür vorbereitet worden war, erwies sich als Fehlkonstruktion, und mehr als Platz 5 war nicht drin. Dafür gewann „Mike the Bike“ auf einer 500er-Zweitakt-Suzuki die Senior-TT und sicherte sich damit seinen 14. TT-Sieg. Dann zog er sich endgültig aus dem Rennsport zurück, nur um keine zwei Jahre später bei einem unverschuldeten Verkehrsunfall um Leben zu kommen.

Der legendäre TT-Sieg hatte Ducati vor der drohenden Pleite gerettet, die ab 1979 aufgelegte Mike Hailwood Replica entwickelte sich zum Bestseller. Ihre rot-weiß-grüne Lackierung – wie die der Sports-Motorcycles-Ducati – basierte übrigens nicht, wie fälschlich angenommen, auf den Nationalfarben Italiens, sondern auf denen des Sponsors Castrol! ■

Alt 1., Team Grebenstein 2.

Seit der Bol d'Or wieder in Le Castellet ausgetragen wird, gibt es in Magny-Cours das 12-Stunden-EM-Rennen.

Von: **Toni Börner**

Das Rennen wird in zwei Läufe gesplittet gefahren. Der Lauf am Samstag geht von 19 bis 1 Uhr, der am Sonntag von 12 bis 18 Uhr. Beide Läufe werden addiert und fließen in die Wertung zur Langstrecken-EM ein.

Dieses Jahr ging der Sieg an die #333 vom Viltäis Experience Yamaha-Team. Beide Läufe entschied die Mannschaft für sich, damit stand der Deutsche Florian Alt zweimal für die Teilläufe und einmal für die Gesamtwertung ganz oben auf dem Podest.

In beiden Rennen belegte Aprilia Grebenstein aus Gera mit Ralph Uhlig, Andi Scheffel und Oliver Skach den zweiten Platz.



Alle auf dem Podest: Yamaha-Viltäis mit Florian Alt und Grebenstein-Aprilia

„Das erste Rennen ging im Nasen los“, so Uhlig. Also schickte man am Start Skach mit Regenreifen aus. „Nach 40 Minuten kam er wieder rein und ist gleich auf Slicks noch mal raus. Das erste Rennen war für uns top, aber gegen eine Mannschaft mit Florian Alt hatten keine Chance.“

Im zweiten Rennen fiel der Mannschaft der Schaltautomat

aus. Auf die letzten Minuten begann es wieder zu regnen. „Da haben wir Oli wieder rausgeschickt“, so Uhlig. Skach rettete dabei die RSV, denn ein Konkurrent verteilte Öl auf der Strecke. „Aber er hat das Ding gestanden, obwohl er eigentlich schon fast gelegen hatte. Am Ende war es dann grandios, hier oben auf dem Podium zu stehen.“ ■

Isle of Man TT 2018

TT-Woche voll im Gange

In dieser Woche beginnen die Rennen der diesjährigen TT. Schon am Wochenende war auf der Insel viel los.

Von: **Toni Börner**

Letzten Samstag fiel der Startschuss für die Isle of Man TT 2018. Neben den geführten Runden für die Newcomer gab es bereits das erste Training für die Supersport- und die Lightweight-Klasse. Schnellster war am ersten Trainingsabend Dean Harrison auf Kawasaki, der in 17:59,743 Minuten die erste Zeit unter 18 Minuten in dieser Woche ablieferte. Michael Dunlop war nur eine halbe Sekunde langsamer. Rang 3 ging mit 18:05,308 Minuten an den Lokalmatador Conor Cummins, der bereits auf seiner zweiten Runde im diesjährigen Meeting einen Schnitt von über

125 Meilen fuhr. Bei den Lightweight-Klassen war Michael Dunlop auf Paton der Schnellste

„Ich habe es geschafft – TT18“, freute sich der 16-fache TT-Sieger Ian Hutchinson, als er das erste Training fahren konnte. Vor einem Jahr hatte er sich in der Senior TT sein eh schon schwer ramponiertes Bein erneut gebrochen, erst seit wenigen Wochen

ist der externe Fixateur ab. Bei der NorthWest200 hatte „Hutchy“ keine Probleme und auch im ersten Supersport-Training auf der Insel Man nicht. Vier Runden drehte er auf der Padgetts Honda und kam mit einem Schnitt von 121,327 Meilen auf eine Zeit von 18:39,523 Minuten – noch nicht das, was er wirklich kann, aber eine klare Ansage. ■



Schnellster des ersten Supersport-Trainings: Dean Harrison auf Kawasaki

SMR Dominic Schmitter hat beide Läufe zur Schweizer Meisterschaft in Dijon in der Klasse bis 1000ccm gewonnen. Dabei war er erstmals auf dieser Piste unterwegs und sicherte sich gleich die Pole-Position. Vor dem Rennen hatte es geregnet, was für gänzlich andere Streckenbedingungen sorgte. Trotzdem ging Schmitter siegreich hervor. Am Sonntag herrschten dann klarere Bedingungen – und wieder hieß der Sieger Schmitter. Beide Male gewann er vor dem ebenfalls ehemaligen WM-Piloten Patric Muff. Schmitter hatte die Suzuki auch beim IDM-Auftakt in Oschersleben auf das Podium gebracht. Das in Frankreich eingesetzte Motorrad ist komplett von Dennis Hertrampf aufgebaut worden. „Das war sein IDM-Ersatzbike“, grinste Hertrampf stolz.

IDM-SUPERBIKE Um IDM-Superbike und Endurance-WM in Oschersleben braucht Lucy Glöckner nicht bangen. Sie war beim Endurance-WM-Lauf in der Slowakei gestürzt und hatte sich an der Schulter verletzt. „Ich habe Tossy 2“, erklärte sie nach weiteren Untersuchungen. Das ist eine Bänder-Verletzung zwischen Schulterdach und äußerem Schlüsselbeinende. „Ich brauche noch ein paar Tage Ruhe und kann dann normal wieder trainieren. Also Oschersleben steht nichts im Wege.“ Dort wird sie die IDM-Superbike mit ihrer Kawasaki bestreiten, aber auch für BMW NRT48 in der Endurance-WM die 8 Stunden von Deutschland fahren.

ALPE-ADRIA-MEISTERSCHAFT Die Superbike-Klasse gewannen in Poznan der Österreicher Julian Mayer und der ehemalige Grand-Prix-Pilot Karel Hanika. Im zweiten Lauf siegte Hanika nur 0,3 Sekunden vor Pawel Szkopek, Dritter wurde Christopher Kemmer. Die Superstock-1000-Klasse wurde beide Male von Michal Filla gewonnen. Der Deutsche Arnaud Friedrich sah dort im ersten Rennen das Ziel nicht, im zweiten Lauf wurde er Zweiter.

MX Masters Mölln

Dominanz der deutschen GP-Piloten

Während es in der WM noch nicht optimal läuft, ist Max Nagl auf bestem Weg, seinen ersten nationalen Masters-Titel seit 2006 zu holen.

Von: **Thomas Schiffner**

In der ADAC-MX-Masters-Saison 2018 scheint es nur zwei potenzielle Siegakandidaten zu geben: MXGP-Pilot Max Nagl und sein MX2-Pendant Henry Jacobi.

Auf dem 1630 Meter langen Grambeker Heidering in Mölln wurde der erste Durchgang vom Zweikampf zwischen Husqvarna-Rider Jacobi und TM-Werksfahrer Nagl geprägt. Der Bayer hatte einen schwachen Start und musste sich erst durchs Feld kämpfen, ehe er Jacobi gegen Ende des Rennens angreifen und schließlich vorbeiziehen konnte. Obwohl Nagl als Erster durchs Ziel fuhr, wurde er auf Platz 2 gewertet, weil er kurz die Strecke verlassen und sich dabei einen Vorteil verschafft hatte. „Es ist nicht absichtlich passiert, sondern war dem engen Zweikampf geschuldet“, räumte Nagl ein.

Im zweiten Durchgang sorgte der 30-Jährige für klare Verhältnisse.

Nagl gewann den Holeshoot und konnte schnell einen Vorsprung herausfahren. „Diesmal hatte ich einen guten Start und konnte mich schnell absetzen“, freute sich Nagl.

Jacobi erwischte nach seinem Laufsieg keinen guten Start in Lauf 2. In der ersten Runde kollidierte er mit einem vor ihm gestürzten Fahrer, ging dabei selbst zu Boden und fiel weit zurück. Bis er wieder einen guten Rhythmus gefunden hatte, war es zu spät für eine Platzierung in den Top Ten und der Thüringer musste sich mit Rang 13 zufriedengeben. Damit schlitterte Jacobi mit Gesamtrang 4 denkbar knapp am Tagespodium vorbei. Zweiter in der Tageswertung wurde Ken De Dycker. Der belgische Evergreen zeigte mit den Plätzen 5 und 4 eine konstante Leistung, geriet jedoch gegen



Nach seinem dritten Laufsieg führt Max Nagl das Masters deutlich an

Ende des zweiten Rennens unter Druck und musste in der Schlussphase wegen Krämpfen in den Unterarmen noch zwei Fahrer passieren lassen. Als Tagesdritter

durfte der Belgier Nathan Renkens aufs Siebertreppchen klettern. „Mein erstes Podium beim ADAC MX Masters“, freute sich der 22-Jährige. ■

ADAC MX MASTERS

Mölln (D), 27. Mai

1. Lauf

1. Henry Jacobi (D), Husqvarna	1:53,434 m
2. Max Nagl (D), TM	+ 4,098 s
3. Nathan Renkens (B), Honda	+ 35,567 s
4. Jeffrey Dewulf (B), KTM	+ 52,416 s
5. Ken De Dycker (B), KTM	+ 58,101 s
6. Mike Stender (D), Suzuki	+ 59,936 s
7. Jeremy Delincé (B), Honda	+ 1:09,454 m
8. Tom Koch (D), KTM	+ 1:11,935 m

2. Lauf

1. Max Nagl (D), TM	1:53,437 m
2. Jens Getteman (B), Kawasaki	+ 29,662 s
3. Stefan Ekerold (D), KTM	+ 33,970 s
4. Ken De Dycker (B), KTM	+ 43,902 s
5. Toms Macuks (LV), KTM	+ 45,560 s
6. Tom Koch (D), KTM	+ 46,080 s
7. Lukas Neuraüter (A), KTM	+ 47,066 s
8. Nathan Renkens (B), Honda	+ 49,331 s

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 7 Rennen

1. Max Nagl (D)	97 Punkte
2. Henry Jacobi (D)	77
3. Jeffrey Dewulf (B)	66
4. Jens Getteman (B)	62
5. Toms Macuks (LV)	49
6. Stefan Ekerold (D)	46
7. Ken De Dycker (B)	46
8. Tom Koch (D)	42

US-Motocross Glen Helen

Tomac und Roczen begeistern

Eli Tomac bleibt auch nach dem zweiten Nationals-Rennen in Glen Helen ungeschlagen. Ken Roczen trotz Problemen mit Aufwärtstrend.

Von: **Thomas Schiffner**

Es war Ken Roczen, der seit Februar vorletzte Woche wieder sein erstes Rennen gefahren hatte, der das Publikum auf der GP-Strecke von Glen Helen zum Staunen brachte: Nachdem Christian Craig in Moto1 in der ersten Runde gestürzt war, übernahm der Thüringer die Führung und lieferte sich einen starken Zweikampf mit Eli Tomac. Da-

nach kämpfte Roczen auch rundenlang mit Marvin Musquin, der sich mit seiner KTM durchsetzen konnte.

Im zweiten Lauf führte Justin Barcia vor Musquin, Tomac kämpfte sich wieder nach vorn und kam an Musquin und schließ-

lich auch an SX-Weltmeister Jason Anderson vorbei. Ken Roczen, der noch mit seiner Verletzung und seiner Honda haderte, musste aufgrund eines Technikproblems die Box ansteuern und wurde Achter. Er schob sich in der Tabelle auf Platz 7 vor. ■

US-MOTOCROSS

Glen Helen (USA), 26. Mai

2. Lauf

1. Eli Tomac (USA), Kawasaki	1-1
2. Marvin Musquin (F), KTM	2-3
3. Jason Anderson (USA), Husqvarna	4-2
4. Justin Barcia (USA), Yamaha	6-4
5. Ken Roczen (D), Honda	3-8
6. Weston Peick (USA), Suzuki	7-5
7. Blake Baggett (USA), KTM	5-9
8. Phil Nicoletti (USA), Suzuki	10-7
9. Kyle Chisholm (USA), Yamaha	11-11
10. Cody Cooper (USA), Yamaha	16-10

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 12 Läufen

1. Eli Tomac (USA)	100 Punkte
2. Marvin Musquin (F)	86
3. Jason Anderson (USA)	73
4. Justin Barcia (USA)	73
5. Blake Baggett (USA)	60
6. Weston Peick (USA)	60
7. Ken Roczen (D)	53
8. Phil Nicoletti (USA)	49
9. Benny Bloss (USA)	42
10. Kyle Chisholm (USA)	39



Siege Nummer 3 und 4: Eli Tomac

Speedway-GP Prag

Auf den letzten Metern

Die letzte Runde beim GP in Prag entschied zugunsten des Schweden Fredrik Lindgren und „Fast Freddie“ bleibt weiterhin WM-Leader.

Von: **Thomas Schiffner**

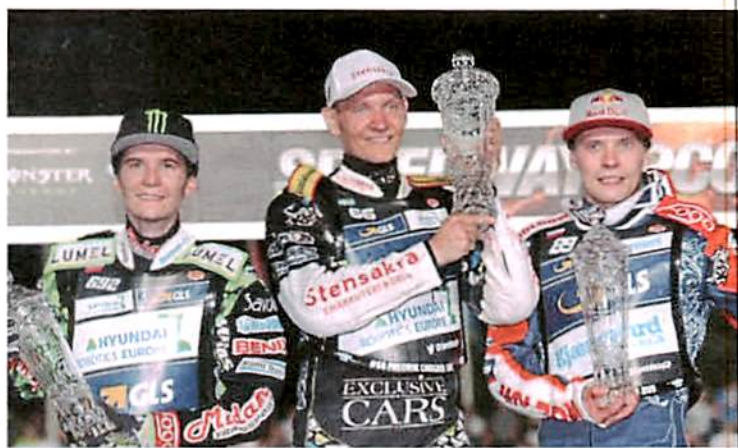
Fredrik Lindgren war mit einem WM-Punkt Vorsprung in die tschechische Hauptstadt gekommen, und er fuhr auch mit einem Punkt Vorsprung auf Tai Woffinden wieder nach Hause. Hatte Woffy in Warschau den GP-Sieg geholt, war es diesmal der Schwede, der in einem Herzschlagfinale die Oberhand gegen den Polen Patryk Dudek, Emil Saifutdinov und Woffinden gewann.

Lindgren kämpfte – wie manch anderer – mit dem Setup, da die Tschechen wegen der heißen Temperaturen reichlich Wasser auf die Bahn brachten. „Das letzte Rennen in der letzten Runde zu gewinnen, wie es mir gelungen ist, ist großartig“, strahlte

der 32-Jährige. Bis zur letzten Kurve hatte der 25-jährige Pole Patryk Dudek geführt. Dann griff Lindgren außen an und kam vorbei. Saifutdinov verlor das Finale schon in der ersten Runde, da er kurz zumachen musste, weil ihm der Platz ausging. Der Russe, der in Prag vor neun Jahren jüngster GP-Sieger aller Zeiten wurde, konnte aber Warschau-Sieger Tai Woffinden hinter sich halten, der schon in den Vorläufen 16 Punkte gesammelt hatte und deshalb nur einen Punkt hinter Lindgren liegt.

Saifutdinovs Landsmann Artem Laguta katapultierte sich mit einer starken Leistung im Marketa-Stadion als zweiter Russe unter die Top-6 der WM-Tabelle.

Nicki Pedersen feierte nach dem Fiasko in Warschau seine „Auferstehung“. Mit acht Punkten zog der dreifache Weltmeister ins Semifinale ein. Dort allerdings wurde er nach einer Berührung mit Freddie Lindgren, bei der der Däne – typisch Pedersen – selbst stürzte, vom Referee disqualifiziert. ■



Prag-Sieger (von links): Patryk Dudek, Fredrik Lindgren, Emil Saifutdinov

SPEEDWAY-WM

Prag (CZ), 26. Mai

1. Fredrik Lindgren (S)	16 Punkte
2. Patryk Dudek (PL)	14
3. Emil Saifutdinov (RUS)	15
4. Tai Woffinden (GB)	16
5. Maciej Janowski (PL)	11
6. Jason Doyle (AUS)	9
7. Nicki Pedersen (DK)	8
8. Artem Laguta (RUS)	8
9. Matej Zagar (SLO)	7
10. Greg Hancock (USA)	7

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand (nach 2 Läufen)

1. Fredrik Lindgren	32 Punkte
2. Tai Woffinden	31
3. Patryk Dudek	24
4. Maciej Janowski	24
5. Emil Saifutdinov	23
6. Artem Laguta	21
7. Matej Zagar	16
8. Chris Holder	15
9. Greg Hancock	15
10. Jason Doyle	14

Ken Roczen

Roczen für Deutschland?

Ken Roczen kann es noch! Der 24-Jährige aus Thüringen erholt sich langsam von seiner letzten Handverletzung und will im Oktober beim Nationencross in Red Bud Deutschland vertreten.

Von: **Alex Hodgkinson**

Jeder Neuanfang ist schwer. Die HRC-Offroad-Ikone musste sich vor elf Tagen bei seinem ersten Rennen seit vier Monaten mit Platz 11 beim Auftakt zur US-MX-Meisterschaft zufriedengeben, aber schon eine Woche später kam er auf sieben Führungsrunden und verlor seiner Podiumshoffnungen nur wegen eines technischen Problems.



Fast der Alte: Ken Roczen auf Honda

„Ich wusste, dass das erste Rennen in Hangtown schwer sein würde“, gab er nach seiner tollen Vorstellung in Glen Helen erleichtert zu. „Ich konnte während der Zwangspause mein körperliches Training fortsetzen, und Ausdauer ist kein Problem – aber es fehlt mir die Zeit auf dem Motorrad. Ich bekam erst vor wenigen Wo-

chen die ärztliche Freigabe zum Fahren und spüre noch Schmerzen im rechten Daumen. Ich war mit dem sechsten Platz im ersten Lauf zufrieden, aber es war mein erstes Freiluftrennen auf Honda, und die Fahrwerkeinstellungen für Motocross sind mit denjenigen bei Supercross nicht zu vergleichen. Wir haben einiges für den zweiten Lauf geändert, aber es war ein Schuss nach hinten.“

Probleme mit der Hand

Bewaffnet mit den Lektionen aus dem ersten Rennen, ging das Team voller Selbstvertrauen zum zweiten Lauf im südkalifornischen Glen Helen und konnte im ersten Lauf sogar die Führungsrolle übernehmen: „Das war ein tolles Gefühl, aber nach einigen Runden musste ich das Tempo drosseln. Die großen Sprünge mit den harten Landungen waren noch zu viel für meine Hand.“

Trotzdem kam Ken Roczen als Dritter vor SX-Weltmeister Jason Anderson ins Ziel und hatte das Tagespodium vor Augen, bis ein technischer Defekt im zweiten Lauf ihn zu einem Boxenstopp zwang und er eine Aufholjagd vom letzten Platz aus starten musste: „Schade, aber es ist ein mechanischer Sport und so was kann passieren. Hauptsache, ich kann mit meiner Fahrweise zufrieden sein.“

Der Blondschof aus Thüringen konnte seit 2013 in Teutschenthal wegen Verletzungen und Markenwechseln Deutschland bei der Team-WM nicht mehr vertreten, aber er hat Nationalcoach Wolfgang Thomas seine Bereitschaft zum Start in diesem Jahr in Red Bud signalisiert. Die ganze Welt wartet sehnsüchtig auf die Auseinandersetzung mit MXGP-WM-Dominator Jeffrey Herlings. ■

„Ich will mich kontinuierlich steigern“

Tom Koch (20) aus Wormstedt hat dieses Jahr den Sprung in die MX2-WM gewagt und belohnt sich mit einer stetigen Formsteigerung.

Von: **Alex Hodgkinson**

Bei den ersten GP warst du von den Punkterängen weit entfernt.

Ja, aber es war keine Enttäuschung. Ich bin in die WM eingestiegen, um zu lernen, und ich wusste, dass es schwer wird. Ich habe gleich gelernt, dass es noch eine Nummer härter ist, als ich je träumen konnte, aber ich habe den Kopf nicht hängen lassen. Man kann immer was aus einem Wochenende mitnehmen. Ich bereue nicht, dass ich den Schritt gemacht habe, dieses Jahr in die WM einzusteigen statt ein weiteres Jahr in der EM zu bleiben. Ich habe eine gute Unterstützung vom ADAC Thüringen bekommen und auch vom Team Sarholz, und das kann mich nur vorantreiben.

Lettland war der Durchbruch.

Ja, es war ein riesiger Schritt. Vom Fahren her war es in den ersten GP nicht schlecht, obwohl ich jedes Mal überrundet wurde.



Tom Koch

Geburtstag: 26.02.1998
Geburtsort: Wormstedt/Thüringen (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2005: erste Rennen
2011: Thüringen-Meister 85ccm
2017: ADAC-Youngster-Cup-Meister, EMX 250 Platz 20, Endlauf in Villars-sous-Écot (F) Platz 5
2018: MX2-WM, zurzeit Platz 30

Hobbys: Golf, Squash



Mit 20 Sprung in den Haifischeich: Der Thüringer Tom Koch

„Ich bereue nicht, dass ich dieses Jahr in die WM eingestiegen bin.“

Tom Koch

Ich wusste, dass ich besser fahren kann. Ich habe eigentlich in Lettland nichts anders gemacht. Ich hatte natürlich ein bisschen Glück mit den vielen gestürzten Fahrern, aber es gehört auch dazu, dass man fehlerfrei ins Ziel kommt. Ich beendete beide Rennen in derselben Runde wie der Sieger. Das allein zeigt, dass ich selbst Fortschritte gemacht hatte. Es hat einfach alles zusammengepasst.

Und dann in Teutschenthal hattest du eine weitere Steigerung.

Stimmt. Ich habe ein gutes Wochenende gehabt. Es war ein-

fach geil, vor heimischem Publikum zu fahren und hat wahnsinnig Spaß gemacht. Die Strecke war sehr anspruchsvoll mit den tiefen Rillen, aber man konnte trotzdem überholen.

Wie geht es weiter?

Natürlich steigt mein Selbstvertrauen von Woche zu Woche, wenn ich immer bessere Ergebnisse einfahre. Meine Ziele jetzt sind, weiterhin zu punkten, mich von Woche zu Woche konstant zu steigern und verletzungsfrei zu bleiben. Ich fahre nicht mit den Gedanken im Kopf, dass ich nicht stürzen will, aber man muss die Grenzen merken und nicht über das Limit gehen. So einer bin ich zum Glück nicht, denn jeder Sturz kann Verletzungen mitbringen. Ein Sturz ist das Ergebnis eines Fehlers, entweder Konzentrationsschwäche oder Übermut. Ich will solide auf dem Motorrad fahren und mich trotzdem kontinuierlich steigern. ■

MAX NAGL: NACH RENNEN REINIGER

Max Nagl denkt schon an die Zeit nach seiner aktiven Rennkarriere und hat mit Geschäftspartner Thomas Banaszak die Firma OCI gegründet. Die Firma vermarktet den gleichnamigen „Offroad Cleaner“, eine Spray-Lösung zur Verwendung direkt vor dem Einsatz des Dampfreinigers. „Wir haben absichtlich Lösungen bei der Zusammensetzung ausgesucht, die die Alurahmen der Japaner und von TM nicht angreifen“, so Max.

SEC: LETZTE WILDCARD AN KAI HUCKENBECK

Von fünf Wildcards, die Promoter One Sport für die vierteilige Endrunde der Speedway-EM 2018 verteilte, traf die Wahl der Polen für das letzte Startticket auf Kai Huckenbeck. Der Werlter war beim Challenge Sechster geworden, dort kamen aber nur die ersten Fünf direkt in die Endrunde, da die ersten Fünf von 2017 gesetzt sind und fünf weitere Piloten Wildcards erhielten. Die weiteren Permanenttickets gingen an Leon Madsen (DK), Antonio Lindbäck (S), Piotr Pawlicki und Jaroslaw Hampel (PL).

HORN/END SEITENWAGENMEISTER IN OSNABRÜCK

Andreas Horn und Sonja End gewannen den früh ausgetragenen Deutschen Bahnpokal der Seitenwagen am Sonntag auf der Grasbahn in Osnabrück mit 19 Punkten vor Patrick Zwetsch/Viktor Caric (18) und Sebastian Kehrer/Patrick Lepnik (10).

SMOLINSKI, HUCKENBECK UND HÄRTEL IN TETEROW

Der DMSB nominierte die drei Fahrer für das erste Semifinale des neuen „Speedway of Nations“-Wettbewerbs am Samstag (19 Uhr) in Teterow: Kai Huckenbeck mit Nr. 1, Martin Smolinski Nr. 2 und als dritter Fahrer U21 wurde Michael Härtel berufen. Kevin Wölbert ging erneut leer aus. Das deutsche Trio muss zumindest Dritter werden und trifft auf USA, Ukraine, Russland, Slowenien, Lettland und Dänemark.

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



Ur-Quattro 10V, EZ 11/1983, 128990 km, 147 kW (200 PS), blau, VB 75.000,- EUR. Fahrzeug wurde optisch wie technisch komplett restauriert. Unzählige originale Ersatzteile wurden verbaut. Classic Data Gutachten vom 05.04.16 ist vorhanden. Gesamtnote 1-. Fahrzeug ist in museumstauglichen Zustand, keinerlei Kratzer, Dellen o. ä. Tel. 0171/6779016, 1960karola@web.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44309

BMW



640i Coupe, EZ 5/2011, 15000 km, 320 PS, LED, B&O, Kamera v/h, Service neu, SH, VB 39.500,-. Tel. 0160/90257515, yo_charly@web.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44175

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

Suche M1, Z1, Z8, M3, 6er. 0761/703400 H

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Ferrari

Ferrari 348 TS, EZ 4/1993, 72550 km, 217 kW (295 PS), rot, Leder, Klima, VB 49.800,-. Tel. 0171/3071634, mail@doeho-tore.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44126



F430 Spider, 1. Hand aus Sammlung, Bj. 2006, 41000 km, 490 PS, rot/schwarz, 109.000,- €. Tel. +49/15206756838, Thomas_rolfs@web.de

mehr: motor-klassik.de Nr. 44080

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. astimo GmbH Tel.02402/768989 H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes



CL 65 AMG, EZ 1/2004, 104000 km, 450 kW (612 PS), blau, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, Nr-Fzg., VB 37.500,- EUR. dtm114@gmx.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44096

CLS AMG S4 M, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 50000 km, NP: 160.000,-, VB 59.000,-. T. 0171/3491847

Suche X-Klasse. Seriöse Abwicklung. Tel. 0171/7515577

Mercedes E400 AMG 4matic, EZ 9/2017, 20000 km, 245 kW (333 PS), Leder, Navi, Tel., Klima, SD, SHZ, Nr-Fzg., VB 58.500,- EUR (MwSt. awb.) Tel. 0174-5408355

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44249

Suche SLK u. SL, bar. Tel. 05505/5846 H

Mini

Leistungskits inkl. Vmax für alle MINI! Ganz neu: MINI F56 Cooper S bis 235 kW/320 PS 450 Nm. www.wintertuning.de H

Porsche

981 BOXSTER S/Cayman S, GT4
265 bis 345 kW, Hubr. bis zu 4,0 l
TÜV-Eintrag - Abholservice
www.t-t-p.de 08061/36666

Porsche-Fan sucht 991R/993 od. älter, mit wenig km, unfallfrei. Tel. 0172/5159727



Rarität: 993 Carrera 2 3.8 WLS X51, EZ 10.95, deutsches Fzg., 2. Hand, schwarz, Vollraffleder schwarz, orig. 87000 km, lückenloses PZ-Scheckheft, große Wartung für 8000,- € neu, unfallfrei, wie neu, Preis 99.900,- €. André Thonemann Sportwagen, Johann-Gutenberg-Str. 7, 61273 Wehrheim, Tel. 06081/964689 od. 0172/7214436, www.AT-sportwagen.de H

Suche alle unfallfreien u. gepfl. Porsche, Barzahlung. 07949/782, Fax 940244 H

RUF-Porsche 964, 300 PS, gegen Gebot. Chiffre 3652028



Porsche 911 930 Turbo 3,3, '79, 82000 km, schwarz-met./Vollleder schwarz, unfallfrei, 2. Hd., lückenlose Historie, Sammlerzustand, 139.900,- €. Tel. 0173/7245166

Privat sucht von Privat 997 GT 3 MK II. Kein auf der Rennstrecke verheiztes Auto! Tel. 0173/8623690, 997gt3@web.de

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

911 Carrera 3,2 Targa, EZ 5.1989, 118000 km, dt. Fzg., Matching Nr., blau/blau, Fuchs, Wertgutachten Zust. 2, Erstlack, komplett dokumentiert, Motorrevision inkl. neuer Kupplung, 23 J. in 2. Hd., 79.000,- €. Tel. 0163/5400119

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatz. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 2550

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dvp.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de

Chefredaktion: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew
Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,
Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
Markus Stier, Anke Wiczorek
Fotografen: sutton-images.com, XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),
Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1
70174 Stuttgart

Telefon: +49 (0)711 182 18 20
MOTORSPORT aktuell gehört zur
auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:

Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Tim Rammes
Telefon: +49 (0)711 182 0
Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
Tim Rammes

Publisher Automobil: Michaela Klein
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46

Auftragsmanagement:
Iris Eifrig
ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13

Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 15 22
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:

Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180
78467 Konstanz

Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
Am Sandtorkai 74
20457 Hamburg
Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:

2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:
€ 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
(D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10
Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90
(CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten
erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-
bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von
€ 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).

Abonnentenservice:
Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dvp.de

© 2018 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte übernimmt der Verlag keine
Haftung.

Leserbriefe

Gesetz der Gleichmachung

Motorsport in der Krise
MSa 21/2018

Motorsport war seit jeher ein Sport der Extreme: extreme Geschwindigkeiten, extreme Fahrzeuge, extremes Risiko, extremer Geldeinsatz machten insgesamt eine extreme Faszination aus. Mächten – richtig, denn gegenwärtig ist davon nicht mehr viel übrig geblieben. Serienbetreiber, Regulierungsbehörden, Hersteller und Promoter haben es insgesamt verstanden, den Sport als solchen durch Fehlentscheidungen, Egoismus und Unwahrheiten an die Wand zu fahren. Früher galt: Wer den schnellsten Wagen baut, hat schon mal gute Karten, Rennen zu gewinnen. Wer heute den schnellsten Wagen baut, wird durch eine BoP in den meisten Serien erst einmal eingebremst. Es gilt das Gesetz der Gleichmachung, um einen fairen Wettbewerb zu garantieren. Wollen wir Fans das sehen? Das Thema Sicherheit im Rennsport ist ein großes und wichtiges, sicherlich, denn niemand möchte Rennfahrer sterben sehen. Aber gibt es hier denn nicht auch Grenzen? Die Faszination von Rennfahrzeugen hat auch immer viel mit Ästhetik zu tun. Wenn dann noch Einzelpersonen in napoleonischer Manier über die Interessen aller hinweg im Namen der Sicherheit Entscheidungen treffen, die das Erscheinungsbild der Fahrzeuge zugrunde richten (indem den Fahrzeugen Klobrillen aufgesetzt werden), ja, dann muss man sich schon fragen, warum man sich das noch antun soll? Die neuen Serienbetreiber möchten vieles verändern, übersehen dabei aber, dass die Formel 1 eine ur-europäische Rennsportserie ist. Wir

BILD DER WOCHE



In Monaco drehten Keke und Nico Rosberg einige spektakuläre Showrunden

brauchen keine Show nach amerikanischem Vorbild. Schöne Frauen und Rennwagen, beides hat viel mit Ästhetik zu tun, nicht aber mit Sexismus. Insofern ist die Verbannung der Grid Girls Ausdruck amerikanischer Prüderie und Doppelmoral. Weg mit den Lügen, den viel zu komplexen Regelwerken, den teuren Motorhomes, den komplexen Hybridsystemen, und mehr Freiheit für die Designer. Unterschiedliche Konzepte mit tollen und spektakulären Designs gegeneinander antreten zu lassen – das ist Wettbewerb und Faszination. Das wollen wir Fans sehen!

Michael Ratzel,
D-67346 Speyer

Verstappen im Hafenbecken

zu Max Verstappen
MSa 24/2018

Was Max Verstappen da dieses Jahr veranstaltet, geht auf keine Kuhhaut. So spektakulär seine Überholmanöver auch sein mögen, die hohe Zahl an Unfällen ist

nicht entschuldbar. Ich hatte fast schon erwartet, dass er im Rennen ins Hafenbecken von Monte Carlo rast. Der Blick auf die Punktezahlin der Fahrer-WM sagt ja schon alles. Ich bin gespannt, ob man Verstappen einbremsen kann, ohne dass er seine spektakuläre Fahrweise aufgeben muss. Da haben Doktor Marko und Herr Horner einige Arbeit vor sich. Eigentlich kann sich Red Bull nicht leisten, Daniel Ricciardo zu verlieren. Er hat schon doppelt so viele Punkte wie Verstappen – trotz Defekt in Bahrain und der Kollision in Aserbaidschan. Da haben sich einige sogenannte F1-Experten wohl geirrt, die Ricciardo im Duell mit Verstappen vor der Saison schon aufs Abstellgleis gestellt haben.

Marco Berenz,
per E-Mail

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribune@
motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt
die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

1.–3. Juni: Hockenheimring: sport auto High-Performance Days
15./16. Juni: ADAC Rallye Masters: Rallye Stewwedder Berg
23. Juni: VLN Rennen 3: 60. ADAC ACAS H&R-Cup

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 31. Mai

18.05 IndyCar Series, Highlights Indy500 Sport 1 US

Freitag, 31. Mai

ab 03.20 WRC, Live/Power-Stages 2018 (ganztägig) Sport 1+

Samstag, 2. Juni

09.30 DRM/Rallye Masters, Sachsen (Zus.) N-TV
 10.20 Formel-3-EM Budapest, 1. Rennen **LIVE** N-TV
 13.00 DTM Budapest, 1. Rennen **LIVE** SAT.1
 17.25 Blancp. GT Endurance, Le Castellet **LIVE** motorsport.tv
 21.30 IndyCar Detroit, 1. Rennen **LIVE** Sport 1 US
 22.30 Rallye-EM Akropolis, 1. & 2. Tag (Zus.) Eurosport 1

Sonntag, 3. Juni

10.20 Formel-3-EM Budapest, 2. Rennen **LIVE** N-TV
 13.00 DTM Budapest, 2. Rennen **LIVE** SAT.1
 13.15 DTM Budapest, 2. Rennen **LIVE** ORF 1
 19.30 NASCAR Cup Series, Pocono **LIVE** Motorvision TV
 21.30 IndyCar Detroit, 2. Rennen **LIVE** Sport 1 US
 23.30 Rallye-EM Akropolis, 3. Tag (Zus.) Eurosport 1

Dienstag, 5. Juni

23.05 Formel E, Vorschau ePrix Zürich Eurosport 1
 23.30 Blancp. GT Endurance, Le Castellet (Zus.) Eurosport 1

Motorrad

Freitag, 1. Juni

17.30 Trial-WM, Camprodon (Zus.) motorsport.tv

Samstag, 2. Juni

11.00 Superbike-WM Donington, Highlights motorsport.tv
 12.30 Moto3-WM Mugello, Qualifying **LIVE** Eurosport 2
 13.15 MotoGP Mugello, FP4 & Quali **LIVE** Eurosport 2
 15.00 Moto2-WM Mugello, Qualifying **LIVE** Eurosport 2
 18.30 ADAC MX Masters, Mölln (Zus.) Sport 1+

Sonntag, 3. Juni

11.00 Moto3-WM Mugello, Rennen **LIVE** Eurosport 2
 12.15 Moto2-WM Mugello, Rennen **LIVE** SRF 2/ES2
 13.30 MotoGP Mugello, Rennen **LIVE** SRF 2
 13.45 MotoGP Mugello, Rennen **LIVE** Eurosport 2
 14.00 MX2-WM England, 1. Lauf **LIVE** motorsport.tv
 14.50 Enduro/Erzbergrodeo **LIVE** Servus TV
 15.00 MXGP-WM England, 1. Lauf **LIVE** motorsport.tv
 17.00 MX2-WM England, 2. Lauf **LIVE** motorsport.tv
 18.00 MXGP-WM England, 2. Lauf **LIVE** motorsport.tv
 ab 20.15 Motocross-WM England, die Läufe (Aufz.) Eurosport 2

Montag, 4. Juni

01.55 Isle of Man, Superstock-TT-Rennen (Zus.) Motorvision TV

Dienstag, 5. Juni

20.55 Isle of Man, Qualifikation (Zus.) Motorvision TV
 21.55 Isle of Man, Superbike-TT-Rennen (Zus.) Motorvision TV

Internet/Livestream

Samstag, 2. Mai

11.20 DTM Budapest, 1. Qualifying **LIVE** ran.de
 ca. 15.20 Audi R8 Cup Budapest, 1. Rennen **LIVE** facebook.com/AudiR8Cup
 ca. 23.15 IMSA Detroit, Qualifying **LIVE** imsa.com

Sonntag, 3. Mai

11.20 DTM Budapest, 2. Qualifying **LIVE** ran.de
 ca. 15.05 Audi R8 Cup Budapest, 1. Rennen **LIVE** www.facebook.com/AudiR8Cup
 ca. 16.05 Formel-3-EM Budapest, 2. Rennen **LIVE** www.fiaf3europe.com
 ca. 18.30 IMSA Detroit, Rennen **LIVE** imsa.com

Vorschau



DTM Budapest: Dritte Runde im Duell Glock vs. Paffett auf dem Hungaroring



MotoGP Mugello: Gelingt Márquez beim Auswärtsspiel der vierte Sieg in Folge?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

31.05.–02.06.	Rallye-SM (SRM), Rallye du Chablais	CH
01.–03.06.	Rallye-EM, Akropolis-Rallye	GR
02.06.	IMSA-Sportwagen, Detroit/Michigan	USA
02.06.	Blancpain GT Endurance, Le Castellet	F
02./03.06.	DTM, Budapest (+ R8 Cup)	H
02./03.06.	Formel-3-EM, Budapest	H
02./03.06.	IndyCar Series, Detroit/Michigan	USA
03.06.	NASCAR Cup Series, Pocono/Pennsylvania	USA

Motorrad

26.05.–08.06.	Isle of Man, Tourist Trophy	GBM
31.05.	Int. ADAC Speedwayrennen, Olching	D
31.05.	Sandbahnrennen, Altrip	D
01.06.	Speedway Paar Cup, Wittstock	D
02.06.	Trial-WM, Motegi	J
02.06.	Langbahn-WM-Quali, Marienbad	D
02.06.	Speedway-U21-EM, Oslo	N
02.06.	Speedway of Nations, Teterow	D
03.06.	Motorrad-WM, Mugello	I
03.06.	Motocross-WM, Matterley Basin	GB
03.06.	Enduro-WM, Tallinn	EST
03.06.	Supermoto-DM, St. Wendel	D
03.06.	Enduro, Erzbergrodeo/Red Bull Hare Scramble	A
03.06.	Speedway/Team Cup, Landshut	D

→→→ FAHR → 2018 TRAINING →

→ PERFEKTIONS
TRAINING
→ RUNDSTRECKEN
TRAINING
→ TRACKDAY
→ CARCONTROL
→ AB 449,-

CAR CONTROL

BOXBERG

04.08./05.08.2018

599 Euro

449 EURO FÜR FAHRER
UNTER 25 JAHREN
(LIMITIERTE ANZAHL PLÄTZE)

PERFEKTIONS TRAINING

NÜRBURGRING-NORDSCHLEIFE

12.07.-13.07.2018 (ausgebucht)

19.09.-20.09.2018

2490 Euro



WEITERE INFOS UNTER
WWW.EVENT.MOTORPRESSE.DE/TRAINING

auto
motor
-sport

sport
auto